

GRADO EN COMERCIO

**TRABAJO FIN DE GRADO “TRANSPORTE Y
LOGÍSTICA EN EL ÁMBITO RURAL”**

CARMEN GÓMEZ AMORÓS

FACULTAD DE COMERCIO

VALLADOLID, 22 de Junio de 2023



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

GRADO EN COMERCIO

CURSO ACADÉMICO 2022-2023

TRABAJO FIN DE GRADO

“TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN EL ÁMBITO RURAL”

Trabajo presentado por: Carmen Gómez Amorós

Tutor: Juan Carlos de Margarida Sanz

FACULTAD DE COMERCIO

Valladolid, 22 de Junio de 2023

AGRADECIMIENTOS

A mi tutor Juan Carlos, por su apoyo, sus consejos y su dedicación desde el primer momento.

A mi hermano, por estar siempre a mi lado.

A mis padres, por apoyarme en cada decisión y darme la oportunidad de vivir los mejores cuatro años de mi vida estudiando lo que más me gusta.

A todas esas personas que han colaborado en mi investigación, dedicándome su valioso tiempo respondiendo a cada una de las preguntas realizadas en las entrevistas.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	5
ÍNDICE DE TABLAS.....	6
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	7
1. Introducción.....	9
1.1. <i>Resumen</i>	9
1.2. <i>Motivos y objetivos de este trabajo</i>	10
2. Impacto del transporte y la logística en el ámbito rural.	12
2.1. <i>Historia y evolución del transporte y sistema logístico español</i>	12
2.2. <i>Evolución sobre el descenso de la población rural y auge en las ciudades</i>	15
2.3. <i>Desequilibrios en la población rural</i>	22
2.4. <i>Problemas que ha ocasionado en la economía la pérdida de habitantes rurales. ...</i>	24
2.5. <i>Problemas que afectan a la población rural debido a la falta de transporte y logística en su zona</i>	28
3. Estudio de Mercado.	32
3.1. <i>Objetivos</i>	32
3.2. <i>Ficha técnica</i>	32
3.3. <i>Resultados de la encuesta</i>	34
3.3.1. <i>Residentes que habitan en zonas rurales con menos de 1.000 habitantes.</i>	34
3.3.2. <i>Empresas ubicadas en zonas rurales con menos de 1.000 habitantes.</i>	42
4. Conclusiones	47
4.1. <i>Conclusión personal relacionada con la investigación de mercado.</i>	47
4.2. <i>Posibles soluciones en el transporte y la logística rural</i>	49
4.3. <i>Como otros países han solventado estos problemas en las zonas rurales.</i>	53
4.4. <i>Conclusión final del trabajo y opinión personal.</i>	56
5. Bibliografía.....	58
6. ANEXOS.....	62

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

- **Ilustración 1:** Estación abandonada en el tramo recién clausurado entre Cuenca ciudad y Utiel. El Diario 2022..... 28
- **Ilustración 2:** Foto protagonizada por Josep María Figueras, un emprendedor que se reinventó en plena pandemia elaborando cestas de verdura ecológica, llegando a incrementar hasta un 70% sus repartos. LA VANGUARDIA. 30
- **Ilustración 3:** Provincias españolas sobre las que se han obtenido resultados de la población rural. Elaboración propia con QGIS. 34
- **Ilustración 4:** Los drones en la distribución de mercancías en la España rural. Periódico Ideal. 50
- **Ilustración 5:** Densidad de población en España en 1950. INE 2021..... 52
- **Ilustración 6:** Densidad de población en España en 2019. INE 2021..... 52
- **Ilustración 7:** Plataforma de movilidad conjunta en áreas rurales francesas. MOBICOOP. 54
- **Ilustración 8:** App que permite marcar problemas y el estado de la ruta en todo el país. INFOBAE. 54
- **Ilustración 9:** Asociación de movilidad rural en Klaus an der Pyhrnbahn. Wikipedia..... 55

ÍNDICE DE TABLAS

- **Tabla 1:** Total población rural y urbana 2021. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE..... 18
- **Tabla 2:** Tasas de empleo (%) según sexo y tipología Degurba (Eurostat). España 2020. Población de 15 años o más. Informe sobre la demografía de la población rural en 2020. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. Gobierno de España. 24

ÍNDICE DE GRÁFICOS

- **Gráfico 1:** Mapa distribución territorial España. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE..... 16
- **Gráfico 2:** Distribución total de la población 2012-2022. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE. 17
- **Gráfico 3:** Distribución de la población por edades. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE. 17
- **Gráfico 4:** Diferencia de habitantes por municipio 2011-2021. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE 19
- **Gráfico 5:** Evolución del crecimiento y pérdida de habitantes en provincias españolas. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE. 19
- **Gráfico 6:** Índice de masculinidad según el tamaño del municipio. Hombres por cada 100 mujeres en 2020. Informe sobre la demografía de la población rural en 2020. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. Gobierno de España ... 20
- **Gráfico 7:** Tasa de jóvenes según el tamaño del municipio. Menores de 15 años por cada 100 personas de más de 65 años en 2020. Informe sobre la demografía de la población rural en 2020. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. Gobierno de España 21
- **Gráfico 8:** Porcentaje de población +60 años en las comunidades autónomas españolas. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE. 22
- **Gráfico 9:** Evolución de los sectores españoles durante 10 años. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE. 26
- **Gráfico 10:** Ranking de comunidades autónomas que más sufren la tasa de pobreza o exclusión social. El observatorio social, Fundación La Caixa. 27
- **Gráfico 11:** Edad media de los pueblos encuestados. Elaboración propia..... 35
- **Gráfico 12:** Posibilidad de entrega de paquetes en su medio rural. Elaboración propia. 36
- **Gráfico 13:** Distancia que tienen que recorrer los encuestados para ir a centros comerciales. Elaboración propia..... 36
- **Gráfico 14:** Cobertura en el medio rural. Elaboración propia. 37
- **Gráfico 15:** Accesibilidad en las zonas rurales. Elaboración propia. 37

- **Gráfico 16:** Disponibilidad uso de transporte público en zonas rurales. Elaboración propia. 38
- **Gráfico 17:** La importancia de poseer vehículo propio residiendo en un pueblo. Elaboración propia. 39
- **Gráfico 18:** Emigración a las ciudades por la falta de transporte y servicios públicos. Elaboración propia..... 39
- **Gráfico 19:** Carencia de importantes servicios en las zonas rurales. Elaboración propia. 40
- **Gráfico 20:** Tipos de carreteras conectadas con la ciudad. Elaboración propia. 41
- **Gráfico 21:** Crecimiento relativo de la población proyectado por comunidades y ciudades autónomas (2022-2037). INE, Proyecciones de población 2022-2072. 48

1. Introducción.

1.1. Resumen

En un escenario como el actual, nos encontramos en una situación de incertidumbre al ver que la mayoría de pueblos enfocándonos en los que viven menos de 1.000 habitantes, se están quedando sin residentes debido a la emigración a las ciudades por falta de mejoras, en las que se encuentran el transporte y la logística tanto de personas como de mercancías.

En este trabajo, estudiaremos el impacto que está ocasionando este éxodo rural en España centrándonos en el transporte y la logística en el ámbito rural. Comenzaremos con una introducción de la evolución del transporte y el sistema logístico español, mencionando aspectos importantes sobre su progreso. A continuación, conoceremos la evolución de la declinación poblacional en las zonas rurales y el por qué de esa prosperidad urbana.

Por otro lado, detallaremos los desequilibrios que se presentan en el habitat rural, teniendo en cuenta factores como la edad de los residentes y el empleo. Además, mencionaremos varios aspectos que han alterado la economía española, contextualizando sus problemas y como éstos afectan.

Llegaremos a uno de los puntos más importantes donde comprenderemos los problemas que sufren los residentes de estas áreas al carecer de adecuados servicios de transporte y logística de paquetes, por lo que tras este punto, podremos entender mejor varios de los motivos que desembocan en esta despoblación. Además, conoceremos cómo se han reinventado las empresas rurales en plena pandemia.

Una vez situado el problema, nos adentraremos en una investigación de mercado que se dividirá en dos focos principales. El primero, se centrará en conocer la problemática existente en la sociedad, las dificultades de acceso que tienen y su descontento social por ser incomprendidos. Por otro lado entenderemos la opinión por parte de las empresas que habitan en estos medios rurales, los problemas que sufren en su cadena de suministro, las dificultades a las que se enfrentan por estar ubicadas en estos medios, etcétera.

Y para terminar, sacaremos conclusiones de esta problemática tras el análisis realizado, donde propondremos soluciones que podrán mejorar la vida cotidiana de estos habitantes y garantizarán facilidades de prosperidad a las empresas ubicadas en zonas rurales.

1.2. Motivos y objetivos de este trabajo

El transporte y la logística siempre ha sido un tema que me ha dado curiosidad tanto en sus funciones en una empresa como en su desarrollo. Cuando tuve que decantarme por una cuestión a tratar en este TFG, tenía claro el enfoque que quería darle y opté por este problema a tratar que cada vez es más preocupante en la sociedad.

En los últimos años, la despoblación rural ha ido tomando importancia debido al aumento del éxodo rural que, con los años, ha deshabitado varias zonas en España. Este hecho es una gran preocupación en la sociedad debido a que muchos habitantes rurales están emigrando a las ciudades por la falta de recursos y oportunidades. Por ello, el transporte tanto de mercancías como de personas y la logística de paquetes, aprovisionamientos, etcétera, se están viendo afectados.

Esta situación no sólo perjudica a este sector sino que afecta de manera directa tanto a las empresas como a los ciudadanos que todavía habitan en estas zonas, careciendo de ciertos derechos los cuales sí poseen en las zonas urbanas.

En este trabajo, mi propósito es aumentar la notoriedad de esta situación al presentar datos y casos reales que se encuentran en la sociedad. Pretendo destacar los problemas que afectan a la economía rural y el impacto en el proceso logístico experimentado por los propietarios de las empresas en estas áreas, así como las limitaciones a las que se enfrentan los habitantes, en términos de acceso a una movilidad adecuada, entre otros aspectos.

La finalidad de este TFG es dar conocimiento de la existencia de el éxodo rural español, centrando el foco del problema en cómo esta despoblación está afectando al transporte y logística rural y sobre todo, facilitar posibles soluciones que se puedan implantar en estas áreas que amenicen la vida cotidiana de los habitantes y empresas rurales. Además, tendremos en cuenta cómo otros países del mundo han superado estas dificultades y conoceremos los medios que han utilizado para ello.

La creciente despoblación rural está llevando consigo a la extinción de muchos núcleos de población, lo que destaca la necesidad de abordar los desafíos de la movilidad rural para permitir a los residentes disfrutar de una mayor independencia. Las empresas se enfrentan a la escasez de recursos, lo que exige encontrar soluciones inmediatas. ¿Listo para descubrir la verdad que hay detrás de este gran problema?

2. Impacto del transporte y la logística en el ámbito rural.

2.1. Historia y evolución del transporte y sistema logístico español

En la Edad Media, el transporte en España se realizaba a través de carros tirados por animales como caballos y mulas o incluso a pie. De esta manera, en aquella época podían recibir las materias primas o productos finales tanto los mercaderes como los habitantes.

Es importante resaltar que en ésta época, los ordinarios tenían mucha importancia porque ellos eran los que se encargaban de realizar servicios de paquetería, reparto de cartas, incluso transporte de personas entre las zonas rurales y urbanas. Al principio sólo utilizaban el transporte a lomo pero con el tiempo aumentó el uso del transporte en carro, permitiendo el reparto de pequeñas cantidades de muchos tipos de mercancías a cualquier sitio. Por otro lado, el transporte marítimo se realizaba en canoas o botes.

En el siglo XVIII llegó la Revolución Industrial y con ella, nuevas mejoras. La aparición de la máquina de vapor dio sus frutos al nacimiento del barco y el ferrocarril mediante el cual se podía utilizar tanto para el transporte de mercancías como para el de personas. De esta manera se pudo garantizar una media-alta seguridad de transportar productos rápidamente y con frecuencia no sólo en el mercado nacional, sino también internacional, ya que a mediados del siglo XIX en plena revolución del transporte estos mercados estaban en auge.

Es cierto que España vivió un pequeño retraso con respecto a otros países en cuanto a la implementación del ferrocarril, pero fue en 1848 cuando se inauguró la primera línea que conectaría Barcelona y Mataró.

El transporte de mercancías en el barco de vapor era mucho menor que la capacidad que poseía el ferrocarril, puesto que el almacenamiento del carbón para hacer funcionar la máquina de vapor ocupaba demasiado espacio por lo que, la carga de mercancías era menor. Con el paso del tiempo y la introducción de nuevas mejoras esto cambió, ya que se crearon puestos de abastecimiento de carbón. Tras aplicar a los barcos el nacimiento de la hélice, se convirtieron en el transporte que predominaba en las grandes travesías.

En el siglo XX, se experimentó un gran avance debido a la aparición de los primeros automóviles de combustión interna y con ello, la construcción de nuevas carreteras más seguras. Esto facilitó la emigración de personas, lo que resultó un incremento de la población en las ciudades, ya que mucha gente comenzó a trabajar en fábricas. De este modo, la sociedad no sólo se dedicaba a la ganadería y agricultura sino también a actividades más elaboradas realizadas en las fábricas, lo cual generó un aumento de la producción y por ende la invención del camión.

La evolución del transporte no sólo mejoró la economía, también cambió la mentalidad y las costumbres que se tenían en aquella época, dando paso a una sociedad con más libertad y movilidad.

El 1 de septiembre de 1919 se inauguró la primera ruta aerpostal entre Toulouse y Casablanca haciendo escalas en nuestro país, concretamente en Barcelona, Alicante y Málaga. En 1941 tras la Guerra Civil, nació Renfe, una compañía nacional que estatalizó todas las vías ferroviarias españolas.

En la actualidad, el transporte en España sigue proporcionando varias opciones de uso como marítimo, por carreteras, ferroviario y aviación. Aunque el transporte por carretera es el más utilizado por los sectores debido a su rapidez y adaptabilidad de rutas y horarios.

España cuenta con una red de carreteras de 165.375 kilómetros de los cuales 17.551 kilómetros son vías de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril) lo que permite a las empresas y a los consumidores disponer de una mayor accesibilidad comparada a la que ofrecen otros medios de transporte.

En cuanto al transporte aéreo, los aeropuertos españoles que más tránsito de mercancías y pasajeros posee son Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Vitoria, Gran Canaria, Palma de Mallorca y Tenerife.

Por otro lado, España cuenta con un total de 46 puertos de Interés General donde pasan la mayor parte de importaciones y exportaciones españolas. Destacando el puerto de Valencia, el puerto de Barcelona y el puerto Bahía de Algeciras siendo este último uno de los más grandes de España.

Por último, la red ferroviaria española está compuesta por una longitud de 15.652 kilómetros, gestionada por ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias). En ella operan varias empresas como Ouigo, Renfe, etcétera, que se dedican al transporte de mercancías y pasajeros.

En conclusión, el transporte en España ha experimentado un desarrollo continuo desde la Edad Media hasta el presente, desempeñando un papel fundamental en el crecimiento económico. En la época actual, se ha establecido una red de transporte público en constante expansión, ofreciendo comodidades a la población y mejorando su calidad de vida de forma más accesible y eficiente.

En cuanto al sistema logístico español, comenzó enfocándose en la distribución física sin tener en cuenta la producción y el aprovisionamiento, comprendiendo hoy en día 3 actividades fundamentales: el almacenaje, la preparación de los pedidos y el transporte.

Es cierto que la logística ha tenido una evolución estática en el tiempo pero con mayor crecimiento en estos últimos 20 años. Esto se debe a la mejora tecnológica en los procesos que engloba la cadena de suministro.

El desarrollo y la implementación de la informática en los procesos logísticos ha provocado invenciones en este sistema como la gestión de rutas, que nos proporciona una mayor rapidez a la hora de la entrega de paquetes y su preaviso, los códigos QR que nos facilitan toda la información de una manera rápida y efectiva, el uso de taquillas inteligentes para la recogida de paquetes e incluso el nacimiento de nuevos términos en el mundo logístico como “just in time” o “outsourcing”.

En la actualidad, las empresas se enfocan en ampliar su oferta de servicios y reducir su dependencia de proveedores externos, optando por proporcionar internamente todos los procesos necesarios para la entrega final bajo un mismo techo.

El cliente no sólo quiere buena calidad en el producto sino rapidez en la entrega de este, por ello, la logística es clave para el éxito de una empresa. Así pues, las compañías han puesto en práctica nuevas técnicas de reparto de mercancías como por ejemplo, los envíos mediante el empleo de patinetes eléctricos y drones, no solo para estimular métodos más efectivos en su rapidez sino para impulsar la sostenibilidad medioambiental utilizando otros combustibles alternativos. Muchos repartidores en las grandes ciudades sufren una inmensidad de atascos que esto produce un retraso en los pedidos y con ello, una mayor contaminación.

Los constantes avances y mejoras en el ámbito logístico están generando resultados positivos no solo en el transporte utilizado para la distribución, sino también en el uso de embalajes reutilizables, almacenes flexibles ubicados en áreas urbanas y plataformas digitales como “Parkunload”, encargada de gestionar las áreas de carga y descarga mediante el control de rotación por tiempo limitado y la disponibilidad de plazas libres para vehículos autorizados.

Por ello, gracias a los avances en los procesos tecnológicos empleados en la cadena de suministro, se conseguirá una logística integral más efectiva y eficiente.

2.2. Evolución sobre el descenso de la población rural y auge en las ciudades

La evolución del crecimiento poblacional en España ha ido en auge desde el pasado siglo, evolucionando desde tener casi 20 millones de habitantes en 1900 a tener 40 millones en el año 2000. Sin embargo, este progreso no ha sido homogéneo en la distribución territorial.

Desde mediados del siglo pasado, nuestro país se ha convertido en uno de los países europeos que más ha experimentado el éxodo rural, notando un mayor crecimiento en la tasa de urbanización y convirtiendo a España en uno de los países europeos más urbanizados.

El éxodo rural se inició entre los años 50-60 cuando las zonas urbanas comenzaron a modernizarse más y con ello, movimientos migratorios dirigidos hacia regiones con mayor desarrollo económico. Así pues, los medios rurales, comenzaron a notar un progresivo desabastecimiento de servicios.

El período que abarca desde 1950 a 1975 se encuentra sometido bajo esta época, incrementándose la tasa de urbanización del 65% al 82%. Se calcula que, alrededor de 3.100.000 de españoles se trasladaron a la ciudad, destacando como focos principales Madrid, Barcelona y País Vasco.

Con los años no ha dejado de crecer, gracias al establecimiento de redes de comunicación más competentes en las ciudades, provocando una existente frontera frente a los pueblos.

Cabe destacar que en estos últimos años se ha notado más esta emigración debido a que realizar actividades cotidianas tan sencillas como acudir al médico, llevar al colegio a tus hijos e incluso hacer la compra, se han convertido en una agonía. Contar con la disposición de un vehículo privado es algo esencial en el medio rural por las carencias que existen en cuanto a los medios de transporte accesibles en estas áreas.

Por lo que, situándonos en la actualidad, la densidad de población española presenta una distribución territorial de grandes diferencias.

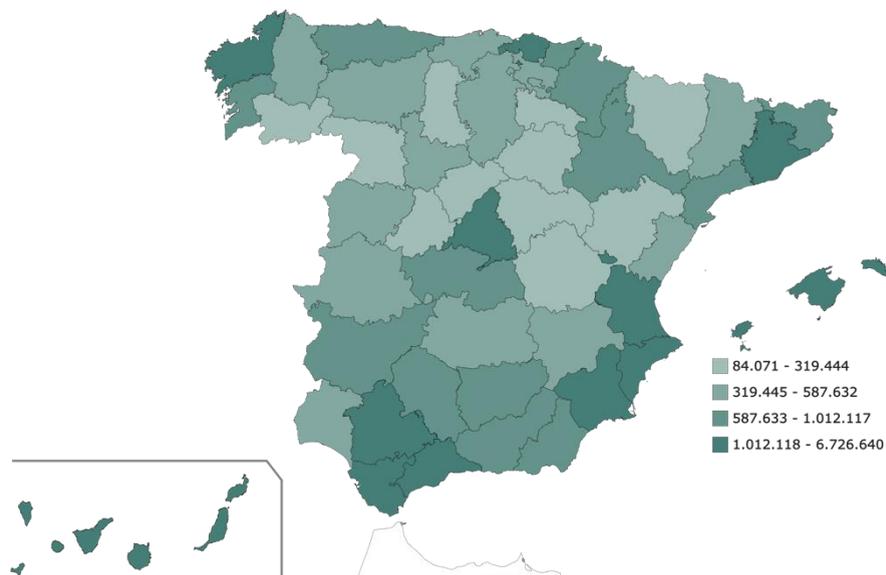


Gráfico 1: Mapa distribución territorial España. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE.

Situando el foco en las áreas de importante concentración, destacan Madrid, los archipiélagos, parte de Andalucía, la zona del mediterráneo, País Vasco, Barcelona y la cornisa atlántica. Por otro lado, se sitúa la España interior donde se encuentran las tasas más bajas de densidad poblacional situándose en Aragón y las dos Castillas.

Haciendo una observación con margen de 10 años, podemos ver en este gráfico el aumento de la población en España desde 2012 a 2022. Dicha población ha superado los 47 millones en comparación con las cifras obtenidas en 2012, observándose así un gran aumento en la población de 887.144 habitantes. Además, comparando la población masculina con la femenina, esta última ha ido al alza.

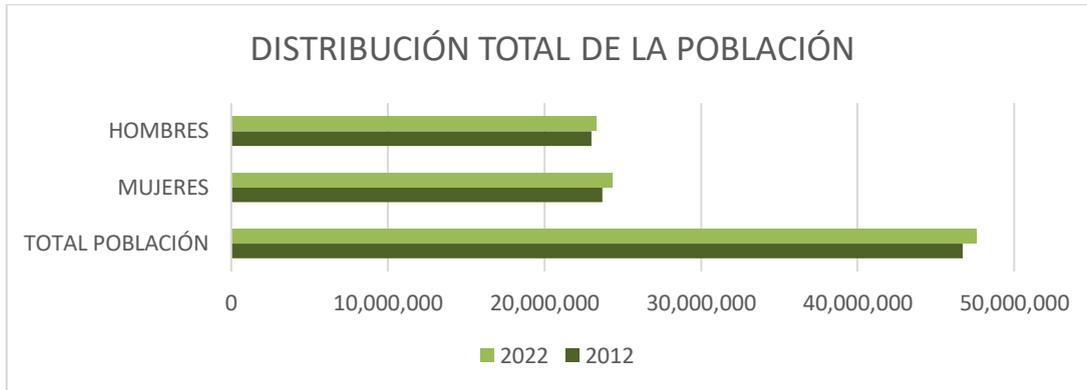


Gráfico 2: Distribución total de la población 2012-2022. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE.

En cuanto a la natalidad, en comparación con 2012, se experimenta un grave descenso ocurriendo lo contrario en la población de avanzada edad. Como podemos observar en el gráfico la población que se sitúa con más de 45 años ha incrementado, lo que significa que los españoles cada vez están más envejecidos.

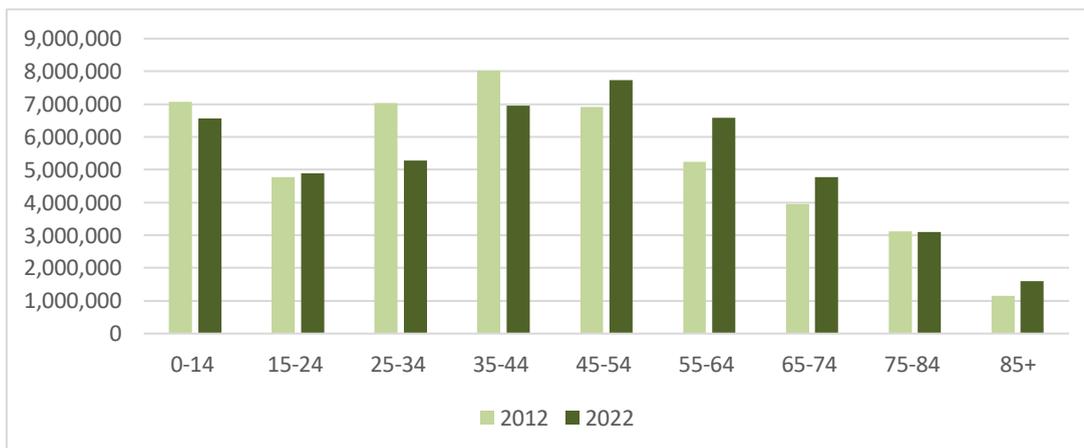


Gráfico 3: Distribución de la población por edades. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE.

En 2012 la edad media de la población española era de 41,5 años y en la actualidad se sitúa en 44,1 años. Además, los mayores de 65 años ya ocupan el 20% de la población total.

Enfocándonos en las comunidades autónomas más envejecidas destaca en primer lugar, Asturias con una edad media de 49,1 años, siguiéndole Castilla y León, con una media de 48,1 años. Por otro lado, Ceuta y Melilla son las ciudades autónomas que poseen más jóvenes situándose su media entre 36-38 años.

Tras haber analizado una situación generalizada sobre la población española, vamos a adentrarnos en el estudio de la población rural. España, posee en concreto 6.671 municipios los cuales ocupan una superficie total de 424.220 kilómetros cuadrados. La población censada en estas zonas rurales es de 7.538.929 suponiendo el 15,9% de la población total residente en España. Las comunidades autónomas que más municipios pequeños poseen son Castilla y León (2.011), Castilla-La Mancha (637) y Aragón (627).

Tabla 1: Total población rural y urbana 2021. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE.

POBLACIÓN RURAL Y URBANA EN 2021	TOTAL
Menos de 101	78.172
De 101 a 500	651.192
De 501 a 1.000	721.010
De 1.001 a 2.000	1.240.089
De 2.001 a 5.000	2.996.629
De 5.001 a 10.000	3.902.355
De 10.001 a 20.000	4.894.070
De 20.001 a 50.000	7.837.738
De 50.001 a 100.000	6.178.689
De 100.001 a 500.000	11.216.339
Más de 500.000	7.668.824

Como se puede observar en la tabla 1, acorde al último padrón realizado por el INE (Instituto Nacional de Estadística), las ciudades que son habitadas por 100 mil y 500 mil habitantes son las más comunes. Sin embargo, los habitantes en las zonas rurales van aumentando según el tamaño del municipio.

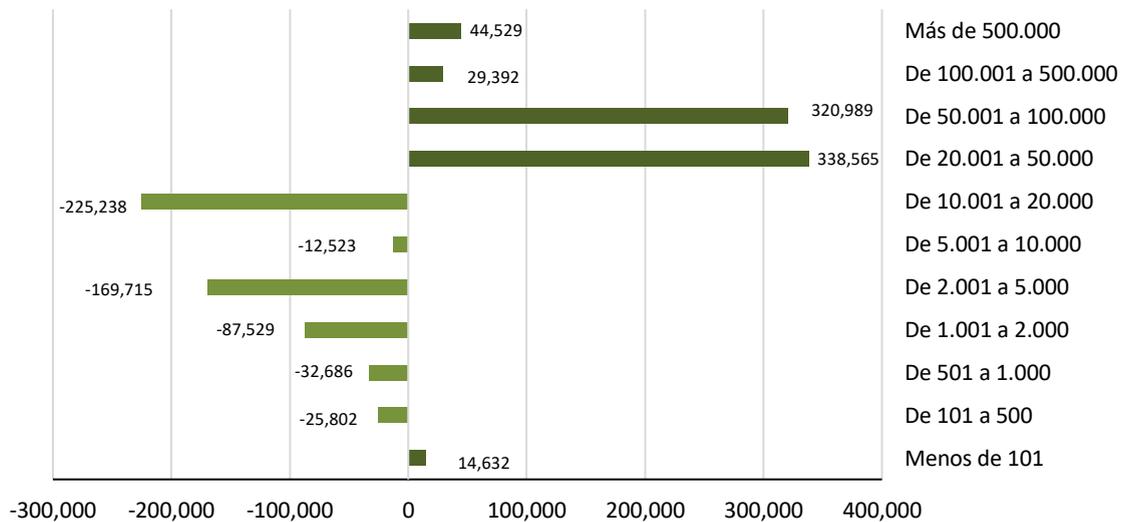


Gráfico 4: Diferencia de habitantes por municipio 2011-2021. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE

En lo que llevamos de siglo, alrededor de 5.000 municipios españoles, han perdido residentes. La despoblación rural ha sido una consecuencia directa de esto, y en los últimos diez años, las zonas habitadas por entre 2 mil y 5 mil habitantes han sido las más perjudicadas, perdiendo un total de 169.715 personas. Por otro lado, la población censada en zonas urbanas ha experimentado un aumentado de casi 600.000 personas. Este suceso desemboca en una brecha demográfica que traerá consigo desafíos significativos para el desarrollo y la sostenibilidad del país.

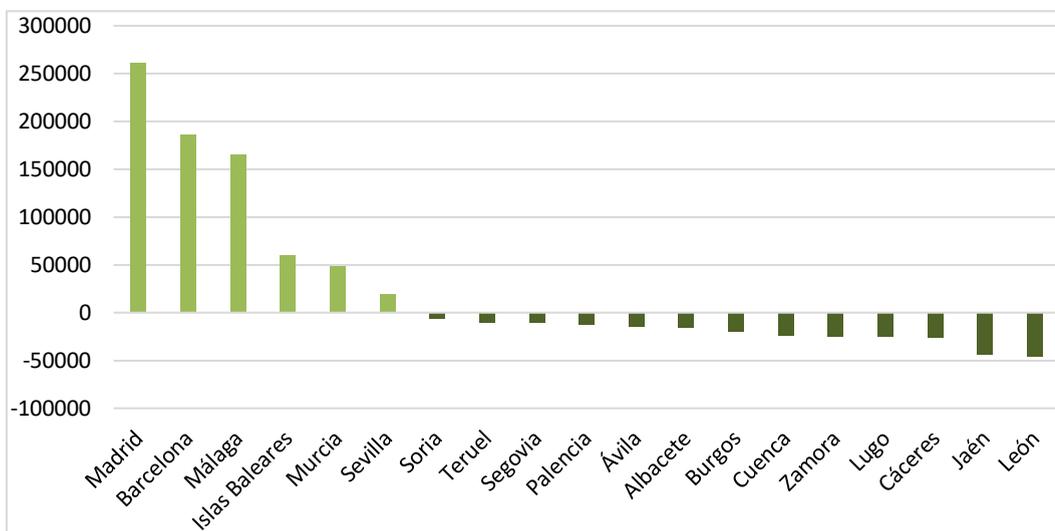


Gráfico 5: Evolución del crecimiento y pérdida de habitantes en provincias españolas. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE.

Como se puede observar en el gráfico, la población rural ha ido perdiendo peso durante estos últimos 10 años. Los residentes han optado por emigrar a las zonas urbanas donde tienen más facilidades y oportunidades, destacando ciudades como Murcia, Sevilla, Málaga... por lo que, las provincias que más han sufrido esta despoblación han sido León, Jaén, Cáceres, Lugo y Zamora entre otras.

En estas últimas provincias, los servicios de transporte y logística se están viendo afectados por la falta de mejora de infraestructuras para el paso de camiones y furgonetas, así como la escasez de almacenes de distribución cercanos a pueblos de pequeña dimensión, etcétera. Además, cabe destacar que los residentes rurales de estas provincias experimentan unos mayores costos logísticos aún teniendo unos tiempos de entrega más largos que en las zonas urbanas.

Por otro lado, en cuanto a la estructura de la población rural por sexo, la figura del hombre abunda más en estas zonas que la mujer, debido a que por cada 100 mujeres hay 103,5 hombres. Incluso en los municipios de menos de 5.000 habitantes, este índice aumenta hasta 105,9 hombres por cada 100 mujeres. Por tanto, cuanto menor es el tamaño del municipio mayor es la masculinización.

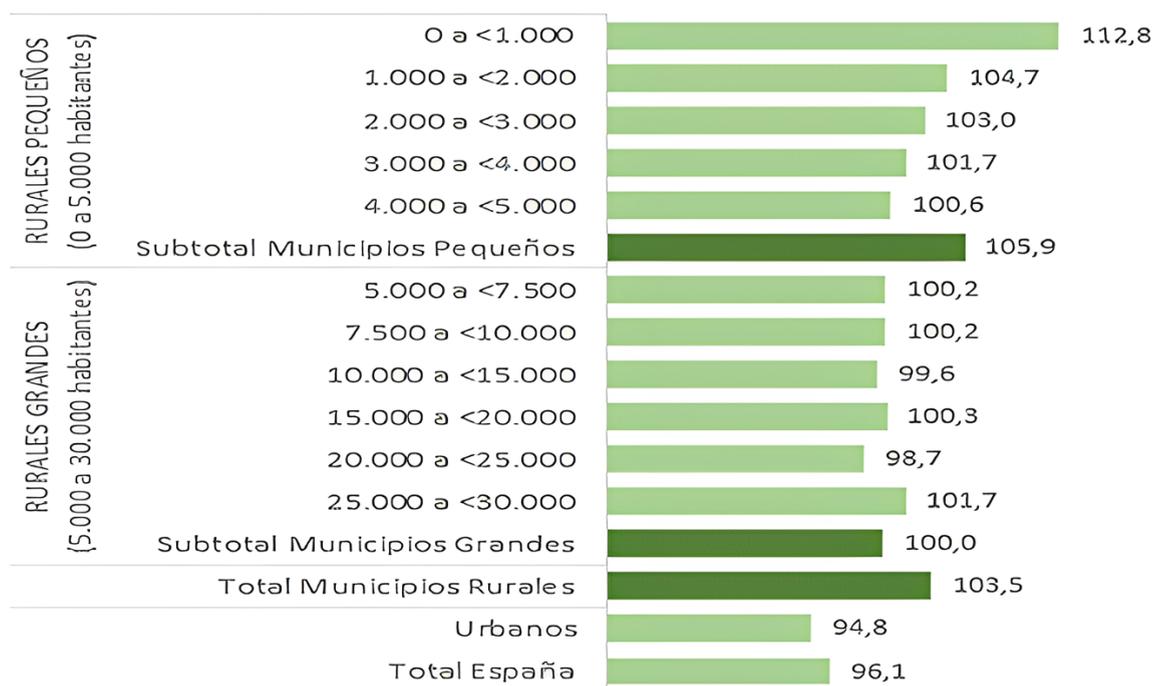


Gráfico 6: Índice de masculinidad según el tamaño del municipio. Hombres por cada 100 mujeres en 2020. Informe sobre la demografía de la población rural en 2020. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. Gobierno de España

Por último, en cuanto a la edad media en la población rural, actualmente se sitúa en los 55 años siendo muy pocos los jóvenes que residen en estas zonas. En 2020, por cada 100 personas mayores de 65 años, el valor de la tasa de jóvenes era de 51,6 personas menores de 15 años, en cambio, en las zonas urbanas creció situándose en 79,6 jóvenes por cada 100 personas mayores. Esto quiere decir que las áreas rurales están más envejecidas y como podemos observar en el gráfico, cuanto menor es el tamaño del municipio, menor es la tasa de jóvenes en ella.

Los movimientos migratorios se han visto forzados en esta última década debido a que la mayor parte de la población joven que residía en áreas rurales ha tenido que desplazarse a la ciudad donde no les faltan oportunidades y disponen de facilidades para desarrollar sus actividades cada día. Por ello, en la actualidad, la tasa de ocupación en las áreas rurales es del 44,5% situándose el peso de la población en las comunidades autónomas del norte y oeste de España.

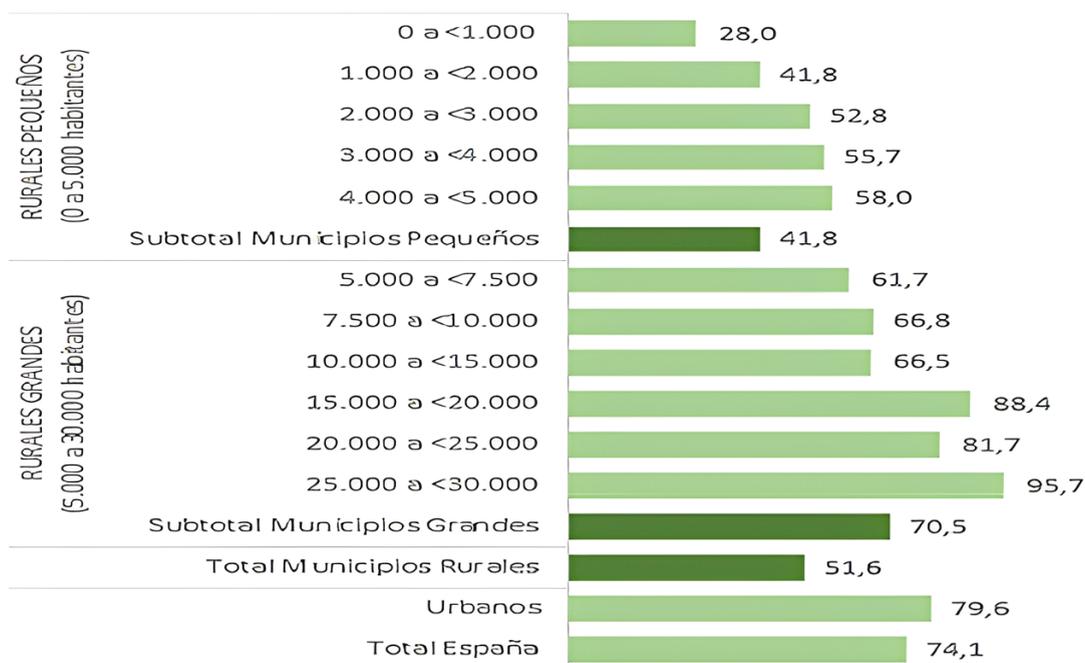


Gráfico 7: Tasa de jóvenes según el tamaño del municipio. Menores de 15 años por cada 100 personas de más de 65 años en 2020. Informe sobre la demografía de la población rural en 2020. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. Gobierno de España

Es importante destacar que la escasez de jóvenes en estas áreas provoca una paralización en el desarrollo de servicios de transporte y logística al no disponer de incentivos que les motiven a emprender en estas zonas.

Asimismo, restringe la disponibilidad de mano de obra especializada en el avance de la cadena de suministro, como puede ser en la contratación de personal para almacenes logísticos o conductores para el reparto de paquetes, debido a que muchos jóvenes optan por abandonar sus hogares y trasladarse a los núcleos urbanos.

2.3. Desequilibrios en la población rural.

Tras el análisis anterior hemos podido detallar la diversidad que presenta la distribución territorial española, observando que el desarrollo en las zonas rurales es nulo. Este problema no sólo pasa en España sino que también perdura en gran parte del mundo.

En pleno siglo XXI, persiste una importante problemática en las áreas rurales, donde la pobreza y el hambre continúan coexistiendo. Se estima que aproximadamente 3 mil millones de personas, lo que representa el 40% de la población rural, viven en zonas rurales de países en desarrollo. Estas personas dependen en su mayoría de actividades relacionadas con la agricultura y la ganadería como principal fuente de ingresos.

En la actualidad, la natalidad en España no es algo que esté en auge, sin embargo, el número de personas de avanzada edad no ha dejado de crecer. Esto no solo es un grave problema demográfico sino también, supone problemas económicos que repercutirán en el consumo y ahorro, en los mercados de trabajo, en los gastos en salud, impuestos y sobre todo, en las futuras y no tan lejanas pensiones.

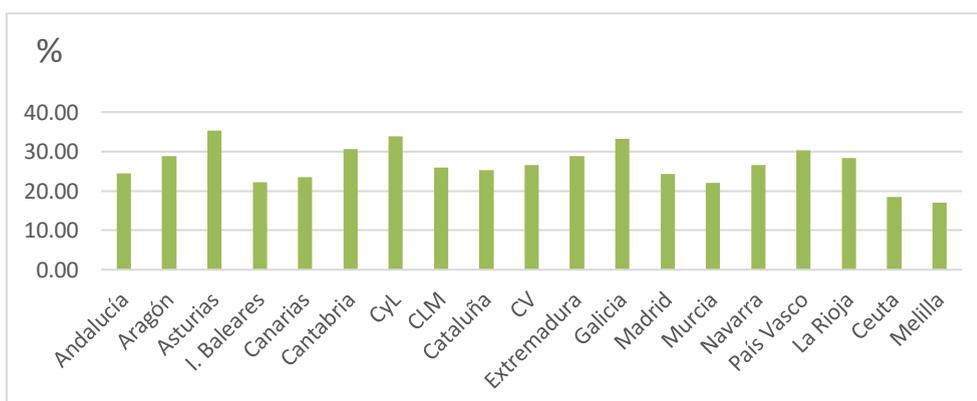


Gráfico 8: Porcentaje de población +60 años en las comunidades autónomas españolas. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE.

En este gráfico se puede apreciar que la comunidad más envejecida de España es Asturias, siendo el 35,24% de su población mayor de 60 años. Le sigue Castilla y León con un 33,91% y Galicia con un 33,19%. Por otro lado, las que poseen menor porcentaje son Ceuta y Melilla con menos de un 20% ambas y Murcia con un 21,97%.

Esta migración ha causado que los pequeños municipios y las zonas rurales de determinadas provincias, hayan perdido parte de su movilidad urbana debido a que en muchos pueblos, enfocándonos en los de menos de mil habitantes, los residentes sólo cuentan con una línea de bus urbana al día o incluso tienen que desplazarse al pueblo de al lado.

Además, no sólo ha dejado de funcionar prácticamente el autobús sino también estos vecinos han perdido hasta sus servicios ferroviarios. Es el caso de un pueblo situado al este de Valencia, Camporrobles donde en él, viven alrededor de 1.200 habitantes y hasta el año pasado disponían de una línea que unía 25 municipios situados entre Madrid y Valencia. Estos problemas han ido aumentando en gran parte del territorio deshabitado español y que seguiremos explicando en puntos más abajo.

De modo que, la despoblación rural es un problema que va en aumento alterando factores imprescindibles en la economía. En relación al informe que realiza la Asociación española de ciencia regional en cuanto a los problemas demográficos de los espacios rurales en España, señaló:

“Camarero (2020,24) refiere la existencia de 4 círculos viciosos: el declive demográfico, la falta de accesibilidad, la deficiente formación y el precario mercado de trabajo. De esta manera, como consecuencia de la pérdida poblacional y el envejecimiento, se abandonan actividades primarias y agroindustriales, se pierden saberes ancestrales, se cierran comercios, servicios y equipamientos públicos, se degradan paisajes culturales agrarios, aumentan los incendios, etcétera. Y, a su vez, se pierden atractivos para la propia población residente y para una posible inmigración de retornados y de población foránea o extranjera que pudiera compensar las pérdidas demográficas.”

Por otro lado, un aspecto importante a mencionar en estos desequilibrios es el empleo en el medio rural. Según un estudio realizado por el INE (2020) señala que

“La tasa de ocupación en las áreas rurales es del 44,5% frente al 48,5% en las ciudades en 2020. Asimismo, la tasa de actividad también es inferior, con un 52,2% en el medio rural frente al 57,1% en el medio urbano”.

Datos que concuerdan con la proporción de residentes en ambas áreas. Aunque, por otro lado, la tasa de paro en las ciudades es del 15,2% superando a las áreas rústicas en un 0,5% más. Importante mencionar que el medio rural se ha mantenido más fuerte en términos de empleo en cuanto a la pandemia afectada por el Covid-19 en 2020.

Tabla 2: Tasas de empleo (%) según sexo y tipología Degurba (Eurostat). España 2020. Población de 15 años o más. Informe sobre la demografía de la población rural en 2020. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. Gobierno de España.

		Total	Ciudades	CMP*	Áreas Rurales
HOMBRES	tasa actividad	62,1	62,0	63,9	58,0
	tasa ocupación	53,5	53,4	54,8	50,5
	tasa paro	13,9	13,9	14,2	12,8
MUJERES	tasa actividad	51,6	52,7	52,0	46,2
	tasa ocupación	42,6	44,0	42,0	38,3
	tasa paro	17,4	16,5	19,2	17,0
TOTAL	tasa actividad	56,7	57,1	57,9	52,2
	tasa ocupación	47,9	48,5	48,3	44,5
	tasa paro	15,5	15,2	16,5	14,7

2.4. Problemas que ha ocasionado en la economía la pérdida de habitantes rurales.

El descenso de la población en el medio rural ha afectado notoriamente a la economía española, teniendo un grave impacto en el sector primario.

Es cierto que siempre relacionamos lo rústico con lo agrario y aunque la agricultura y la ganadería no contribuyan al PIB español más de un 2%, es una fuente muy importante de empleo rural. Por lo tanto, tras la evolución emigratoria a las ciudades, las personas no se preocupan por el campo, lo que producirá incendios y con ello, una destrucción progresiva de los bosques, resultando una pérdida de valor en la industria primaria.

Esto no sólo supondrá un problema económico, sino que nos hará un país más dependiente del exterior al carecer de producción agrícola, ganadera y pesquera.

Además, muchos oficios están desapareciendo debido a la desaparición de especies animales y vegetales, lo que supone un incremento de paro en el sector rural.

El sector servicios en las zonas rurales prácticamente ha desaparecido, ya que muchos habitantes, no disponen de centros de salud abiertos todos los días o incluso centros educativos, y, aún así, tienen que seguir pagando como el resto de la población esos costes sin recibir la misma utilidad que otros. Debido a esta carencia de servicios, se ven obligados a desplazarse a las zonas urbanas dónde se concentra mayor número de personas y con ello, un colapso en los servicios públicos que empeoran la calidad de los mismos.

La población joven en las zonas rurales cada vez es menor puesto que ya no se identifican con la sociedad que reside allí y disponen de menos oportunidades laborales. Esto es un problema debido a que, las familias que poseen un hogar en estas zonas, se quedan completamente deshabitadas. En la zona rural, tanto la demanda de alquiler como la de compra de viviendas es inexistente. Esta situación no solo conlleva la devaluación de las propiedades, sino que también genera incertidumbre económica entre los habitantes. Al no ser rentable vender una casa en estas áreas debido al bajo valor de mercado, los residentes se enfrentan a una compensación mínima que no cubre sus necesidades financieras. Por ello, el sector de la construcción en esta zona es inasequible ya que, hoy en día, muy poca gente invierte en casas ubicadas en zonas rurales.

En las zonas rurales, son escasas las empresas que están ubicadas en ellas debido a las dificultades que se enfrentan en cuanto a la recepción y envío de mercancías por parte de sus proveedores. Por esta razón, optan por instalarse en las zonas urbanas dónde el coste es menor y la rentabilidad es mayor.

Estos problemas van enlazados con el empleo rural, que, como consecuencia del éxodo, la pérdida de trabajos ha afectado a la economía local y por ende, la disminución de la demanda de bienes y servicios.

Después de haber analizado el impacto de los sectores españoles en el ámbito rural, vamos a ver un gráfico en el que se refleja su evolución durante 10 años.

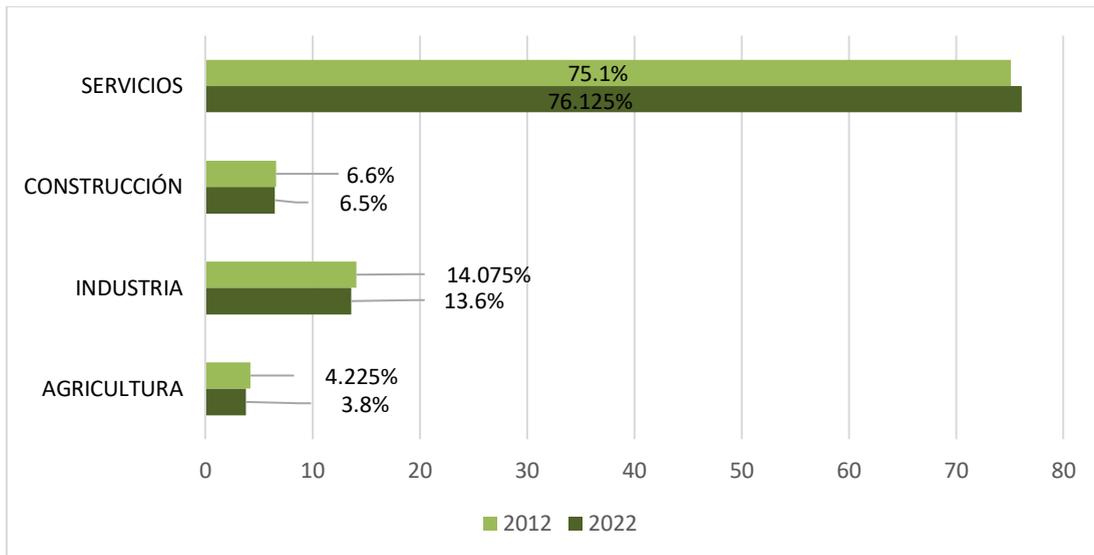


Gráfico 9: Evolución de los sectores españoles durante 10 años. Elaboración propia a partir del Padrón Municipal, INE.

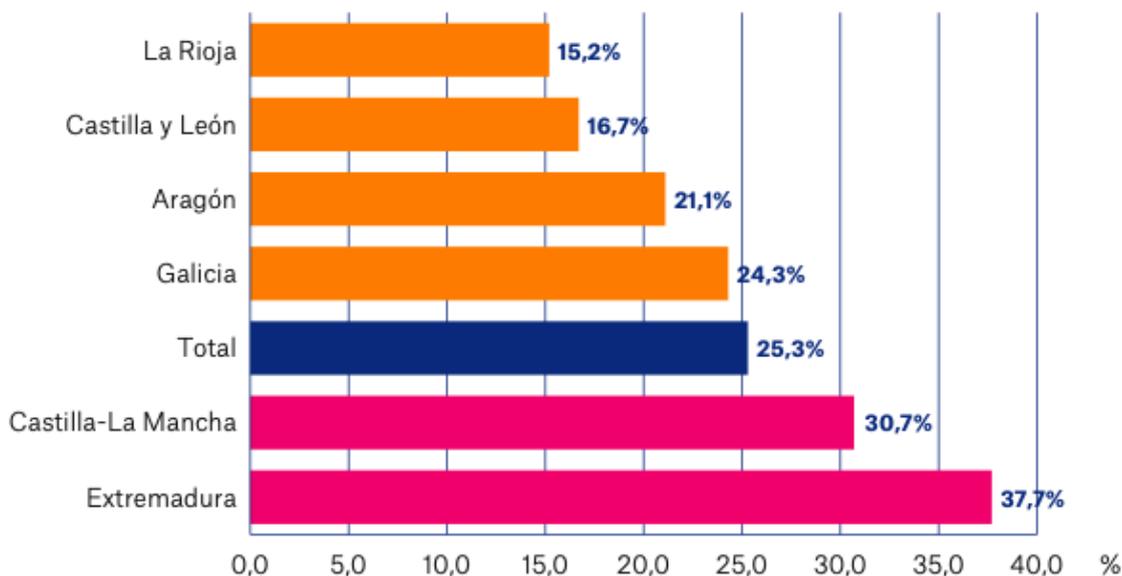
Como se puede observar en el gráfico, a penas tienen variación entre ambos años por lo que, tras 10 años, el sector que sigue dominando el país es el sector servicios.

Otro aspecto importante a destacar es el transporte, como ya hemos visto anteriormente, muchas localidades rurales han perdido el derecho a tener un transporte digno para uso diario. Se han perdido líneas de autobús, conexiones de trenes... que han tenido impactos negativos en la economía española.

Al producirse esta disminución en la población, la inversión en las infraestructuras es mínima, produciéndose deterioros en las carreteras irreparables, puentes... que dificultan la accesibilidad a la zona.

Esto supone un problema en la economía ya que el mal estado de los caminos termina repercutiendo en el precio final de los productos que el cliente paga. Según explica David Miazza, economista jefe de FADA (Fundación Agropecuaria para el Desarrollo de Argentina): “por ejemplo, en el caso de la leche, si el camión recolector que busca la leche no puede pasar porque el camino está cortado o se le rompe el camión por el mal estado para transitar, se van arrastrando costos que terminan incidiendo en el precio final”, por lo que, como podemos observar, este problema no solo habita en España sino en gran parte de zonas rurales mundiales.

Para concluir con los efectos negativos que tiene la despoblación rural en la economía, observaremos en este gráfico la tasa de pobreza o exclusión social que afecta a las zonas rurales y despobladas españolas. Podemos observar que, las comunidades autónomas más sufridas por esta tasa, son las que mayormente poseen pueblos en proceso de extinción.



Nota: la tasa AROPE es la tasa de riesgo de pobreza o exclusión social empleada en el marco de la estrategia Europa 2020. Para más información sobre este indicador, véase *Riesgo de pobreza y/o exclusión social (estrategia Europa 2020)*. [Indicador AROPE](#).

Gráfico 10: Ranking de comunidades autónomas que más sufren la tasa de pobreza o exclusión social. El observatorio social, Fundación La Caixa.

Por ello, las comunidades reflejadas en el gráfico son las que más dificultades poseen a la hora de desplazarse a zonas que disponen de mejores medios ya sea en cuanto a infraestructuras, conexiones, información...

En relación al análisis que hace el Observatorio Social, Fundación la Caixa (2021), señala que:

El tamaño de la población de un determinado territorio no tiene una relación directa con la pobreza, pero si este tamaño poblacional se combina con otros factores económicos y sociales sí que genera una correlación entre áreas despobladas y altos índices de desigualdad y exclusión social. En Castilla-La Mancha y Extremadura, despoblación y pobreza van de la mano. (pag.22).

2.5. Problemas que afectan a la población rural debido a la falta de transporte y logística en su zona.

Son muchos los problemas que se presentan en las áreas rurales en relación al transporte y la logística, suponiendo esto un impacto significativo en la calidad de vida de la población local y un estancamiento en el desarrollo económico y social de estas áreas.

Como ya hemos mencionado anteriormente, muchas zonas se han quedado completamente marginadas sin unos servicios a los que poder acudir. Esta falta de transporte dificulta a los residentes de estas zonas rurales a poder conectarse con su entorno o simplemente, poder satisfacer necesidades o disfrutar de actividades fuera de su comunidad.

Esta situación genera un aislamiento social que desemboca en el uso exclusivo del coche como medio de transporte rural. (Circula seguro, 2017) asegura en su estudio “menos población, más coches: así es la problemática de la movilidad en zonas rurales” que esta ausencia de transporte público se debe a un motivo meramente económico ya que un ayuntamiento con pocos recursos difícilmente podrá justificar el gasto de un servicio de transporte con un escaso número de usuarios.



Ilustración 1: Estación abandonada en el tramo recién clausurado entre Cuenca ciudad y Utiel. El Diario 2022.

Los jóvenes que hoy en día residen en estas áreas apenas tienen autonomía debido a la ausencia de servicios públicos, haciéndoles depender por completo de sus familiares para desplazarse a las ciudades. Estos adolescentes no pueden ver a sus amistades o disfrutar de su ocio sin tener que depender de un vehículo privado, lo que provoca que a los 18, se saquen el carnet de conducir y muchos de ellos terminen trasladándose a la ciudad definitivamente.

Las personas mayores que residen en estas áreas son las que más sufren en este aspecto ya que los pueblos que sí tienen un autobús de línea que pasa 1-2 veces al día no les permite desplazarse para hacer compras, gestiones o simplemente ir al médico porque suelen estar adaptados a horarios para ir y volver del trabajo al medio rural. Por esta razón, dependen también de familiares o vecinos que disponen de vehículo propio y se implican en ellos con el pensamiento de “hoy por ti y mañana por mi”

Además, no solamente la carencia de transporte obstaculiza la movilidad de los habitantes rurales, sino que también se enfrentan a restricciones en cuanto a su acceso a bienes y servicios (como alimentos, medicamentos, maquinaria agrícola, entre otros) e incluso para recibir paquetes que han solicitado en plataformas en línea.

Las infraestructuras necesarias para llegar a las áreas rurales y acceder a centros logísticos son más complejas en comparación con las zonas urbanas. Esto provoca un mayor costo de vida a la población rural debido a que, la falta de transporte y logística en su zona, incrementa los precios a causa de que su obtención es más costosa. Matizando la dificultosa accesibilidad a las zonas rurales puede suponer un peligro a la hora de una emergencia tanto médica como natural, poniendo en riesgo la vida de todas las personas que residen en estas áreas.

Es importante resaltar que a pesar de que gran parte de esta población sea de edad avanzada, muchos residentes rurales eligen realizar compras en línea debido a la escasez de productos y tiendas locales. Esta opción les brinda acceso a una amplia variedad de productos y servicios que no están disponibles en su localidad.

En relación a las empresas, también aumentan sus costos ya que su mercancía tiene que recorrer un largo camino antes de llegar a su destino y no sólo eso, sino que, la falta de infraestructuras de transporte y logística en el medio rural, obstaculiza su crecimiento interno y económico, no garantizando a sus trabajadores una fácil accesibilidad y oportunidades de empleo y teniendo que ofrecer finalmente, unos productos a precios más elevados.

En base al estudio realizado por Félix Sánchez (2017) en “LOGISDIDACTICA” en cuanto a la incorporación de la formación en logística y transporte en la promoción del medio rural, menciona que los servicios y la calidad de los productos son inferiores en las zonas urbanas, afirmando que la exigencia del cliente final en estas zonas es más comprensiva y tolerante ya que es consciente de las dificultades de distribución que sufren los proveedores.

Poniendo un punto a favor de estas carencias de transporte y logística en las zonas rurales es que estas zonas sufren menos de contaminación que las urbanas y no solo eso, sino que la calidad de vida en la zona rural es más alta. Estilo de vida más pausado, menos atascos, calles tranquilas, comunidades unidas... que hacen del medio rural un entorno familiar.

Cuando llegó la pandemia, el transporte y la logística en el medio rural también se vio afectado. Muchos proveedores se quedaron sin poder vender sus productos ya que las empresas suspendieron el reparto de mercancías por la disminución del comercio, cierre de muchas sociedades... y esto afectó de lleno a PYMES y medianas empresas que se quedaron sin apenas recursos.

Tras la llegada de la COVID-19, España sufrió una semiparalización general. El futuro incierto y el miedo latente ante la posible propagación del virus no dejaba avanzar de manera correcta el funcionamiento del país. Tanto las personas como las empresas tuvieron que enfrentarse al desafío de adaptarse a esta situación, y en la mayoría de los casos, tanto unas como otras emergen hoy en día, pero en situaciones diferentes.



Ilustración 2: Foto protagonizada por Josep María Figueras, un emprendedor que se reinventó en plena pandemia elaborando cestas de verdura ecológica, llegando a incrementar hasta un 70% sus repartos. LA VANGUARDIA.

Según el artículo de la vanguardia titulado “el sector rural alimenta otra logística”, Sara Sans Tarragona cuenta cómo la familia Dalmau Borràs que tenía una empresa de patatas en Prades, un municipio de la comarca catalana que cuenta con menos de 600 habitantes, actuó para poder seguir vendiendo sus patatas tras este suceso (covid-19) “era tirarlas o venderlas on-line”, enviaron a amigos y conocidos un mensaje de WhatsApp con precio especial de confinamiento: “0,50 euros el kilo por un pedido mínimo de 20 kilos por población” y un número de móvil, la familia afirmó “el mensaje corrió como la pólvora, fue increíble, la primera noche no dormimos organizando el transporte, lo vendimos todo en horas” afirmaba Lluïsa Borràs.

Por otro lado, las restricciones por la pandemia del coronavirus y el pánico social provocaron que algo más de 76 millones de pasajeros no circularan por los aeropuertos españoles en comparación con años anteriores, así aseguró Aena. Y no solo eso, sino que las empresas también optaron por encargarse del envío de las mercancías, la entrega a domicilio y promover la venta online como en el caso anterior.

En general, el COVID-19 ha tenido un impacto significativo en este sector, provocando nuevos cambios en el transporte y la logística empresarial, empleando las compañías, nuevas maneras de reinventarse y seguir creciendo en este gran mercado.

Además, tras la pandemia muchos españoles han perdido sus trabajos, los productos se han encarecido y con ello el precio del combustible por lo que si no se fomenta otros medios de transporte en las zonas rurales ¿cómo se desplazará la población rural cuando los individuos no puedan permitirse el lujo de tener un vehículo propio?

3. Estudio de Mercado.

Una vez finalizado el análisis exhaustivo de los inconvenientes que sufren las zonas rurales en España en relación al transporte y la logística rural, procedemos a conocer las incertidumbres que éstos sufren en relación a los servicios de transporte y la logística en su zona.

Primero descubriremos las necesidades y carencias que poseen los habitantes rurales y terminaremos detectando esos impedimentos que dificultan el crecimiento económico e interno de las empresas a la hora de contar con los servicios de transporte y logística que poseen en el medio rural. Planteando posibles soluciones que permitan una fácil accesibilidad a estos servicios con el objetivo final de mejorar la calidad de vida en los residentes rurales.

3.1. Objetivos

El objetivo de este estudio de mercado es realizar una encuesta a nivel nacional a la población rural, tanto residentes como trabajadores, para identificar cuales son sus necesidades, problemas y obstáculos que se enfrentan a la hora de acceder a los servicios de transporte y logística que se emplean en estas zonas. Al conocer esta información, podremos saber qué perfiles sociales son los que más sufren y qué zonas españolas son las más afectadas con la finalidad de que, con los resultados obtenidos, planifiquemos soluciones específicas que puedan emprender los problemas y necesidades definidos.

3.2. Ficha técnica

El propósito de la ficha técnica es crear una tabla que proporcione al lector información esencial para que pueda interpretar correctamente los resultados presentados.

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	Encuestas telefónicas y cuestionarios online.
FUENTES DE INFORMACIÓN	Primarias puesto que ha sido mediante encuestas online y he realizado llamadas telefónicas a empresarios rurales.
INSTRUMENTO PARA RECOLECTAR LA INFORMACIÓN	Cuestionario estructurado.
DEFINICIÓN DE POBLACIÓN	Residentes rurales y empresas que habiten en pueblos de menos de 1.000 habitantes.
MODO DE APLICACIÓN	<p>El procedimiento mediante el cuestionario se ha realizado online. Contacté con gente de mi entorno que tenían familiares y amigos que permanecen en pueblos de menos de 1.000 habitantes. Además, hablé con asociaciones que me ayudaron a viralizar el link de la encuesta por redes sociales como Twitter y Facebook.</p> <p>En cuanto a las empresas, a raíz de los datos que obtuve en la investigación social, fui buscando los pueblos con más dificultades y en ellos he ido encontrando pequeños comercios y medianas empresas. Realicé entrevistas telefónicas para obtener los datos.</p>
ÁMBITO Y ALCANCE	Habitantes rurales a nivel nacional.
TAMAÑO MUESTRAL	101 residentes rurales 5 empresas rurales

3.3. Resultados de la encuesta

3.3.1. Residentes que habitan en zonas rurales con menos de 1.000 habitantes.

Tras haber obtenido 101 resultados de residentes españoles que habitan en áreas rurales de menos de 1.000 personas hemos obtenido los siguientes resultados.

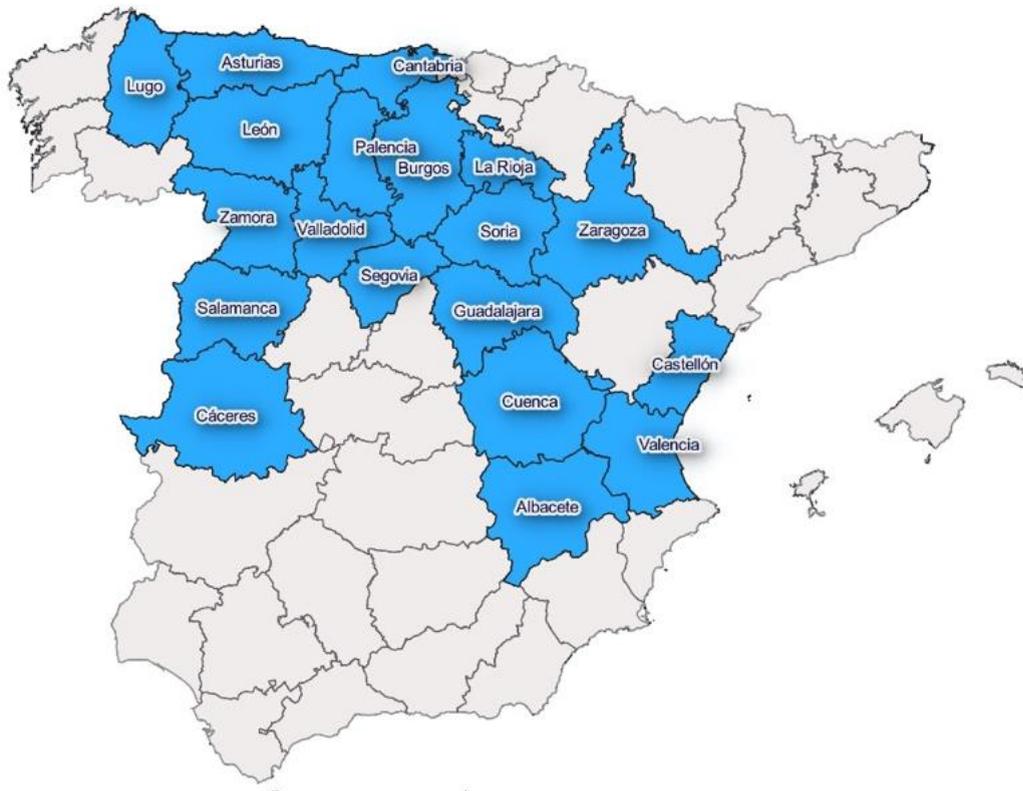


Ilustración 3: Provincias españolas sobre las que se han obtenido resultados de la población rural. Elaboración propia con QGIS.

Los resultados se centran en las provincias marcadas en el mapa. En esta investigación el pueblo con menos habitantes que ha participado es Navianos de Alba, situado en la provincia de Zamora en el que habitan únicamente 14 personas. Sin embargo, el pueblo con más habitantes es Roales del Pan, también situado en la provincia de Zamora en el que viven 1001 habitantes. Por otro lado, la provincia donde más datos hemos obtenido es Zamora con un total de 19 pueblos y la que menos Valencia, con un pueblo.

Además, el pueblo que más problemas logísticos presenta es Castronuño, situado en la provincia de Valladolid en el que, según manifiesta el encuestado, no pueden recibir paquetes. Para acceder a ellos tiene que recorrer una distancia aproximada de cincuenta y sesenta kilómetros, desplazándose a Medina del Campo o Valladolid para completar la recogida de éstos.

Por último, el pueblo que más carece de servicios de transporte es Alcocero de Mola, situado en la provincia de Burgos. El entrevistado cuenta que la parada de autobús más cercana a este pueblo se encuentra a treinta kilómetros, siendo imprescindible, el uso del vehículo propio.

La primera pregunta planteada a los encuestados se centró en la edad media de los habitantes del pueblo. En base a los resultados obtenidos, se observa que los habitantes que residen en las zonas rurales encuestadas son mayores de 50 años. Esto tiene un impacto significativo en la despoblación rural debido a la falta de jóvenes en estas zonas. Y es que, a medida que los adolescentes van creciendo, optan por migrar a la ciudad en busca de continuar sus estudios o simplemente encontrar más oportunidades laborales obteniendo un mayor nivel de vida.

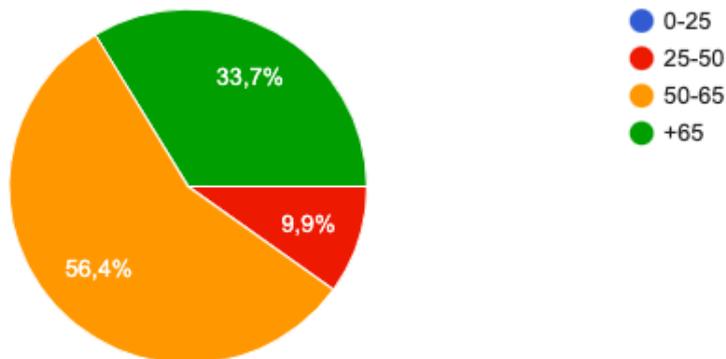


Gráfico 11: Edad media de los pueblos encuestados. *Elaboración propia.*

La segunda cuestión que formulamos a los entrevistados fue si en su medio rural es posible la llegada de paquetes como Amazon, Zalando, Zara, etcétera. En la mayoría de los pueblos, sí es posible la llegada de paquetes. Sin embargo, los pueblos que carecen de este medio pertenecen a las provincias de Cáceres, Valladolid, Zamora, La Rioja, Soria, Burgos y Lugo.

Un ejemplo es el caso de un pueblo perteneciente a la provincia de Zamora llamado Riego del Camino. El encuestado manifiesta que en su medio rural no es posible la llegada de paquetes y para el acceso a ellos tiene que desplazarse a Zamora capital, teniendo que recorrer una distancia de treinta y cinco kilómetros. Otro de los casos se encuentra en Vallarta de Bureba, un pueblo de Burgos, donde en él, viven 43 habitantes que tienen que desplazarse a veinte kilómetros al prescindir de este servicio.

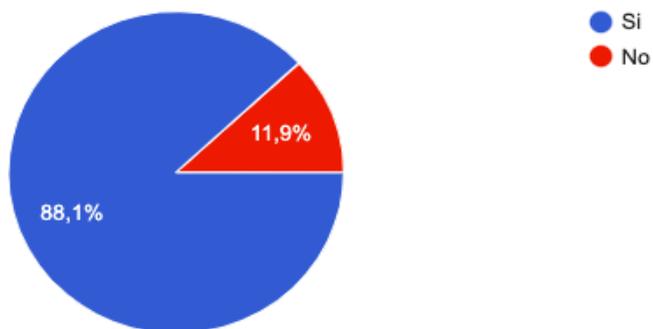


Gráfico 12: Posibilidad de entrega de paquetes en su medio rural. Elaboración propia.

A pesar de que muchos puedan disfrutar de este servicio, la siguiente cuestión que planteamos consistió en conocer a cuántos kilómetros se encuentra el centro comercial más cercano al pueblo de los encuestados. La mayoría de ellos disponen de centros comerciales que se encuentran a kilómetros y kilómetros de su residencia, siendo esto un inconveniente para el transporte de mercancías ya que, una vez recibido su paquete en tienda, el transportista tiene que recorrer una larga distancia para completar la entrega. Por otro lado, aquellos que no pueden disfrutar de este servicio a domicilio, tienen que desplazarse alrededor de veinte kilómetros o más.

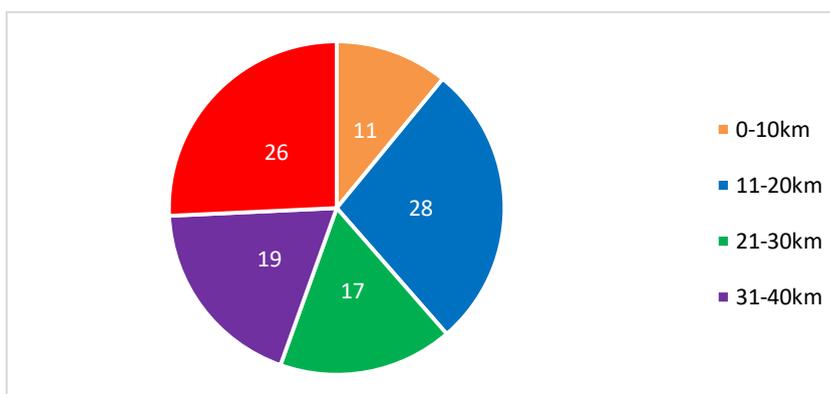


Gráfico 13: Distancia que tienen que recorrer los encuestados para ir a centros comerciales. Elaboración propia.

La siguiente pregunta que hicimos a los participantes fue si había buena cobertura en el pueblo. Me pareció muy importante realizarla ya que es imprescindible una buena cobertura en el medio rural, no sólo para el acceso a internet sino para cualquier tipo de urgencia. Y es que, en cuanto al enfoque logístico, es necesario un acceso a internet para completar el proceso más importante en la cadena de suministro; la entrega al cliente. Sin cobertura no es posible la llegada al destino final y todavía menos, localizar al comprador.

En cuanto al transporte, en muchas zonas rurales los habitantes tienen que hacer llamadas previamente para que el autobús pase por su zona cierto día y, en casi la mitad de los pueblos encuestados, sólo disponen de cobertura en determinadas zonas del medio en el que habitan. Esto no solo afecta a los residentes sino también a las empresas rurales ya que los proveedores tienen más inconvenientes al disponer de un acceso directo con la empresa, y algunas complicaciones que más adelante mencionaremos.

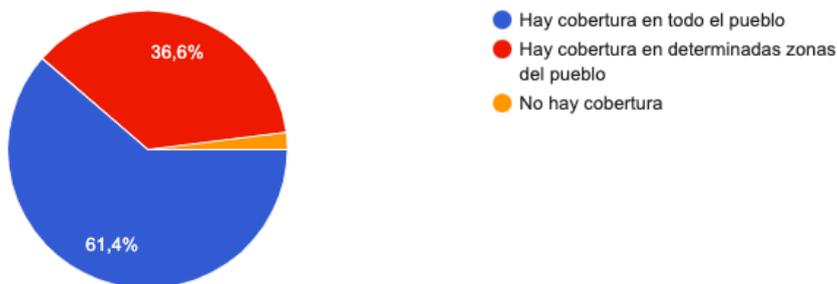


Gráfico 14: Cobertura en el medio rural. *Elaboración propia.*

Además, en España contamos con carreteras en las que podemos encontrar baches, grietas... que dificultan la accesibilidad del transporte de mercancías y hacen más complicada la entrega final. Por ello, consultamos a los participantes si en su localidad, actualmente disponen de buenos caminos para la accesibilidad del transporte de mercancías y, estas fueron sus respuestas.

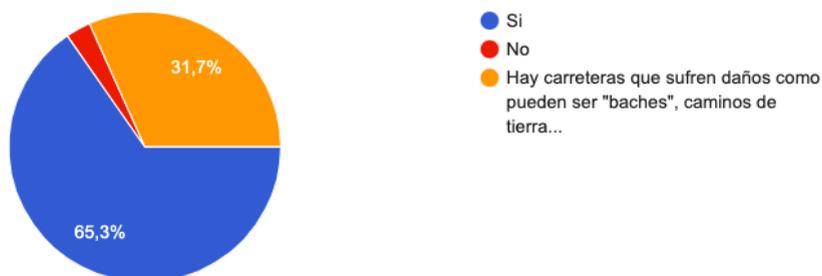


Gráfico 15: Accesibilidad en las zonas rurales. *Elaboración propia.*

Tras la investigación, hemos llegado a la conclusión de que los pueblos que no poseen directamente buen acceso para la entrega de mercancías son Valverde de los Arroyos, un pueblo situado en Guadalajara en el que residen menos de 90 personas donde el punto más cercano para recoger un paquete es a treinta kilómetros.

Santa María Ribarredonda, situado en Burgos, donde los 30 vecinos no disponen de entrega de paquetes por la dificultosa accesibilidad que posee el medio rural. Y, por último, Alcadozo, un pueblo situado en Albacete donde sus residentes tienen que desplazarse a cuarenta kilómetros para la recogida de ellos.

En la actualidad, el acceso al transporte en las áreas rurales españolas es un problema que conlleva a la despoblación. Le preguntamos a los encuestados con qué frecuencia disponían del uso de transporte público para el desplazamiento a las áreas urbanas y esto fue lo que contestaron.

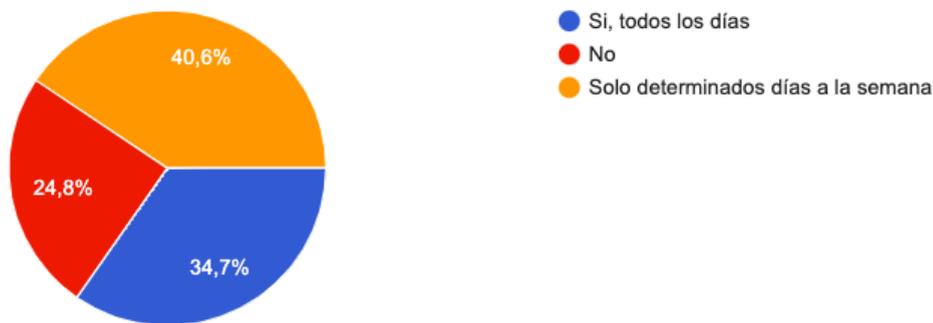


Gráfico 16: Disponibilidad uso de transporte público en zonas rurales. Elaboración propia.

Teniendo una visión general, en el gráfico se muestra que el 40,6% de los encuestados disponen de servicios de transporte sólo determinados días a la semana. En este caso, algunos de los habitantes cuentan que solo pasa el autobús una vez al día, cada dos o tres días o, incluso una vez a la semana. Servicios muy precarios que hacen necesario el disponer de un vehículo propio tanto para ir a trabajar como para cubrir cualquier necesidad que no se disponga de ella en el pueblo.

Los que no cuentan con este privilegio, tienen que trasladarse varios kilómetros como es el caso de los vecinos de ambos pueblos burgaleses. Los habitantes de Castil de Peones tienen que desplazarse veinticinco kilómetros para coger el autobús, al igual que en Alcocero de Mola, ya que no disponen de estos servicios tampoco y, la parada más cercana, se encuentra incluso a treinta kilómetros.

Tras analizar los inconvenientes que había en los medios rurales en cuanto a su problemática con el transporte, consideré importante consultar a los participantes sobre su percepción acerca de la importancia de contar con un vehículo propio al residir en un pueblo, y estos fueron los resultados al respecto.

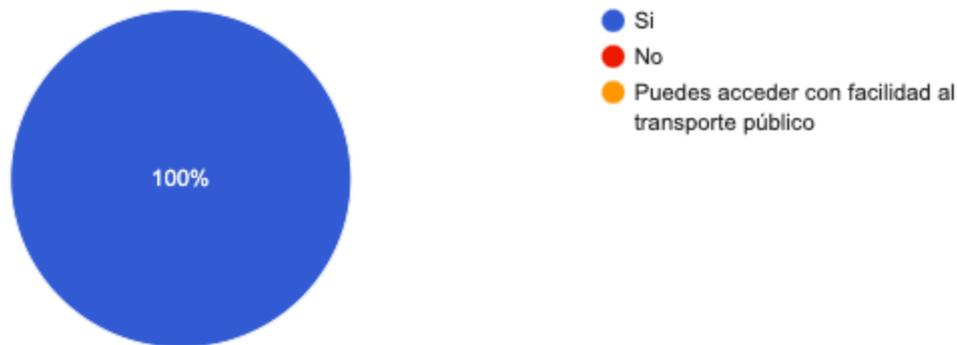


Gráfico 17: La importancia de poseer vehículo propio residiendo en un pueblo. Elaboración propia.

Todos los encuestados respondieron que sí es necesario el vehículo propio al permanecer en un medio rural, pero, sin embargo no todos creen que la sociedad emigre a la ciudad por la falta de transportes y servicios que no disponen en el medio rural.

Por consiguiente, formulamos a los participantes la siguiente interrogante acerca de si consideraban que la falta de transporte y servicios públicos es uno de los motivos por los cuales la población rural emigra hacia las ciudades, y estas fueron las respuestas obtenidas.

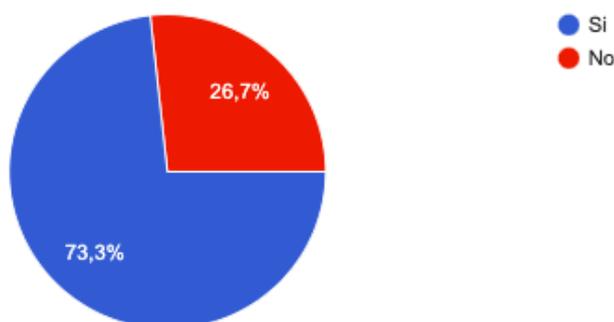


Gráfico 18: Emigración a las ciudades por la falta de transporte y servicios públicos. Elaboración propia.

La mayoría de los ciudadanos que piensan que la población no emigra a las ciudades por falta de servicios de transporte, públicos o de disfrute, es porque disponen de una parada de autobús en su mismo pueblo o a menos de diez kilómetros en los que, el autobús pasa varias veces al día o ciertos días de la semana.

Esto les autoriza más accesibilidad a la hora de ir a la ciudad por lo que no se sienten aislados al poder disponer de estos servicios.

Sin embargo, la otra minoría son pueblos como por ejemplo Esplegares, situado en Guadalajara, en el que los 33 vecinos que habitan allí tienen que desplazarse veintitrés kilómetros para hacer uso del transporte público. Y, aun así, piensan que el traslado a las áreas urbanas no tiene que ver con estos factores.

A continuación, pregunté a los residentes acerca de los servicios que escasean en su municipio y esto fue lo que contestaron.

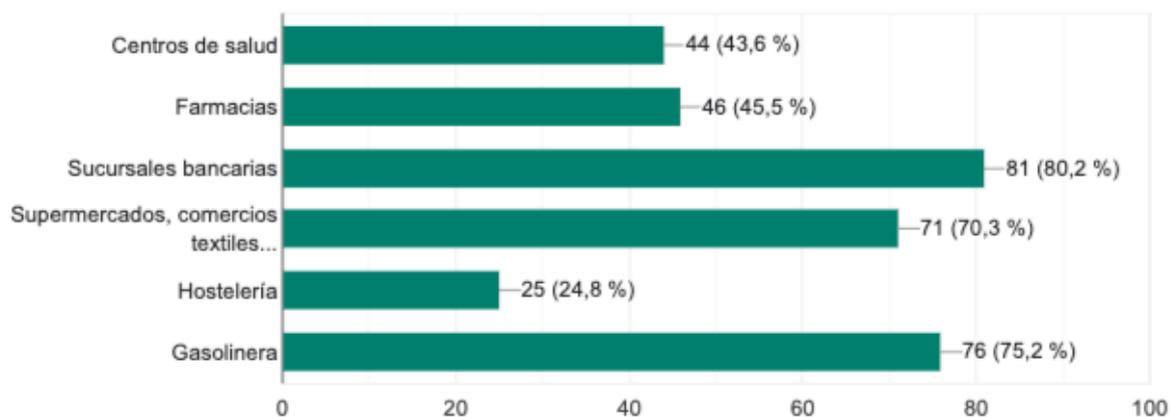


Gráfico 19: Carencia de importantes servicios en las zonas rurales. Elaboración propia.

Podemos observar que las sucursales bancarias, los supermercados, comercios y las gasolineras, son limitados en estos territorios, provocando esta situación una alta dependencia a los residentes que habitan en estas zonas, con áreas rurales más grandes o incluso, teniendo que desplazarse a ciudades donde sí disponen de los servicios que necesitan.

Estos factores afectan de lleno a las actividades relacionadas con el transporte y la logística de mercancías debido a que, al residir gran parte de población de edad avanzada en estas zonas y no disponer de supermercados en su área, incrementa los costes de traslado de mercancías a los domicilios de la población que no puede permitirse ir a realizar la compra y, no sólo eso, sino que este servicio puede no disponerlo siempre con frecuencia debido a la diferencia de kilómetros del pueblo al supermercado. (ejemplo: tercera edad, personas con movilidad reducida, etcétera, se desplazan a un Mercadona cercano en autobús y hacen la compra allí, pero la misma empresa la traslada al municipio en el que viven).

La falta de servicios imprescindibles como sucursales bancarias, centros de salud y farmacias, hacen que sea obligatorio el uso de transporte público o privado para el desplazamiento a ellos, suponiendo un grave problema para las personas que no disponen de servicios de transporte público y no tienen carné de conducir por su edad.

Y es que, a pesar de que todos estos factores alteren el desarrollo de las actividades rurales en cuanto al transporte y la logística, la mayoría de estas zonas tienen conexión con carreteras nacionales y autovías que permiten la movilidad entre áreas urbanas y rurales. Así pues, la última pregunta que realizamos a los participantes se trató acerca del tipo de carreteras que disponen en su medio.

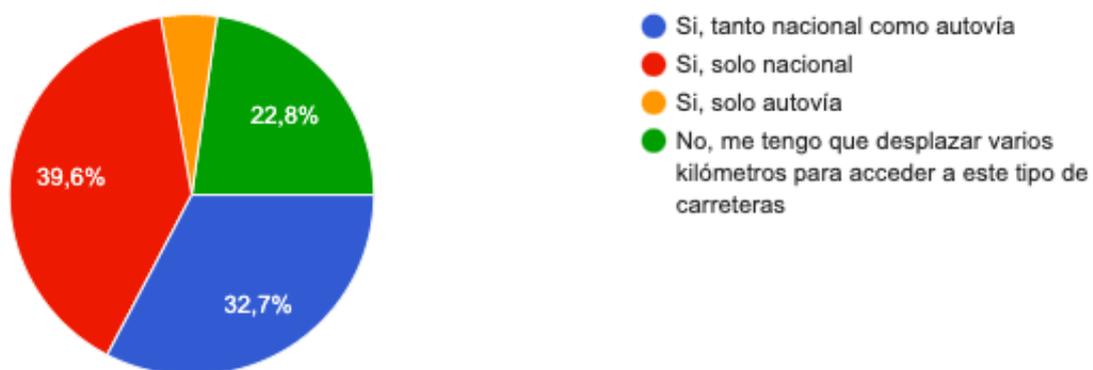


Gráfico 20: Tipos de carreteras conectadas con la ciudad. Elaboración propia.

Gran parte de los encuestados solo tienen acceso a carreteras nacionales provocando una menor seguridad al volante en el reparto de mercancías, sin embargo, muchas otras tienen que desplazarse a varios kilómetros para poder acceder a ellas, provocando un mayor tiempo de viaje y costes a la hora de adquirir bienes y servicios de los que la población no dispone en el medio rural, como ya hemos mencionado anteriormente.

Al llegar al final de esta investigación, llegamos a la conclusión de que vivir en el medio rural no sólo te limita al disponer de servicios de transporte y logística de mercancías, sino que condiciona tus oportunidades de empleo a la hora de contar con un transporte que conecte con las zonas urbanas, determinando tu acceso al disfrute de comercios y restaurantes, obstaculizando tu libertad, impidiendo tu aprendizaje social.

3.3.2. Empresas ubicadas en zonas rurales con menos de 1.000 habitantes.

- Caso número 1.

Este caso está relacionado con una empresa situada en Aldeanueva de Figueroa, un pueblo de 256 habitantes situado en la provincia de Salamanca. El propietario de este taller, José María, cuenta que los problemas que sufre en su empresa en cuanto al transporte y la logística cada vez son más complicados.

Según los repuestos que necesite, si a su proveedor le interesa económicamente, se los puede acercar a la empresa, sin embargo, por el contrario, tienen que quedar ambos en un punto intermedio, teniéndose que desplazar normalmente hasta veinticinco kilómetros. Según José María afirma “si es un filtro de aceite que vale 10€, no le merece la pena desplazarse hasta aquí porque gasta más en gasolina que el porcentaje de beneficio que se lleva, en cambio, si es una pieza que equivale a 200€, se desplaza hasta la mitad del camino.

La mayoría de los clientes provienen de pueblos situados en los alrededores, teniendo un margen de quince y veinte kilómetros aunque, conoce a gente de Salamanca que les gusta llevar su coche al taller y en este caso, tiene que desplazarse hasta allí a por el vehículo.

José María afirma que los inconvenientes que sufre al estar situado su negocio en un medio rural a la hora de proporcionar su servicio es que tiene que atender a sus clientes con cita previa y no en el momento ya que, al recorrer distancias de quince y veinte kilómetros para hacer revisiones en el coche, etcétera, él tiene que tener previamente suministros de lo que el vehículo necesite porque si no, el cliente no le interesará su servicio y se desplazará a otro taller.

Además, no en todos los sitios de su pueblo posee buena cobertura por lo que esto dificulta la comunicación con sus clientes y proveedores.

Las carencias que sufre su empresa en relación al transporte de mercancías por estar situada en una zona rural es que, en este entorno, su proveedor no le suministra cuando él necesita y sus clientes pierden el interés en él si, al venir al taller, no tienen lo que ellos necesitan.

Por último, José María asegura que los inconvenientes que sufre al recibir su materia prima por estar situada su empresa en el medio rural es que, al haber subido el combustible, sus proveedores no se acercan al taller a suministrarle lo que necesita a menos que sea una pieza de gran valor.

- **Caso número 2.**

Este restaurante está situado en Hormiguera, un pueblo de 25 habitantes en la provincia de Cantabria. El dueño de esta empresa cuenta que al estar situada en un medio rural, sus proveedores no les hacen llegar toda la mercancía al restaurante, teniéndose que desplazar a Reinosa, unos 20 kilómetros a por frescos y otros aprovisionamientos.

Uno de los inconvenientes que presenta por estar situada en la zona rural es que cuando tiene una emergencia de falta de suministro, no le proporciona las mercancías que necesita en ese mismo día ya que según está situado el restaurante, su comercial tiene que desplazarse varios kilómetros de su ruta habitual.

Además, al estar establecido en estas zonas, sus clientes tienen que desplazarse a su medio para ir específicamente al restaurante y no en todas las zonas hay buena cobertura para hacer reserva en el restaurante. Por lo que las capacidades de trabajo son mínimas ya que tiene una alta dependencia del transporte de personas.

Según afirma el propietario de este restaurante “muchos vecinos de pueblos de alrededor como Sotillo, San Vitores... comparten vehículo propio para venir a almorzar al bar porque la línea de autobuses que disponen no es accesible para llegar a donde está situado el restaurante”.

- **Caso número 3.**

Esta empresa está situada en Torla-Ordesa, un municipio de Huesca en el que viven 300 habitantes, aunque, según afirma la propietaria de este negocio, durante todo el año residen menos de 100 personas y la mayoría de ellas de avanzada edad.

Se trata de una heladería foodtruck la cual se dedica a la fabricación de helados naturales. Estos helados son fabricados en una plancha helada por lo que necesita fruta, leche y azúcar para su elaboración. Según cuenta la propietaria de esta empresa, el proveedor lo único que le suministra es la leche y el azúcar y viene de una a dos veces por semana, según la demanda que ella tenga. En caso de que no pueda traerle la mercancía cuando ella lo necesita, tiene que desplazarse unos cuarenta kilómetros para conseguir estos suministros.

Según afirma, una vez por semana tiene que desplazarse al supermercado a comprar la fruta y otros productos que necesita en ocasiones para según qué tipo de helado por lo que, si o si necesita trasladarse a cuarenta kilómetros, donde se encuentra el supermercado más cercano.

La mayoría de sus clientes llegan de visita al pueblo en verano y no todos son españoles, sino que como bien afirma la propietaria “son muchas las nacionalidades que visitan Torla-Ordesa, especialmente franceses”. Su foodtruck está habilitada en una de las partes más altas de este pueblo donde la cobertura apenas llega para ciertas compañías (según cuenta la dueña de este negocio dispone de buena cobertura solo con Yoigo).

Los inconvenientes que sufre al estar situada en esta zona rural, así cuenta la propietaria de esta heladería “al no disponer de recursos en estas zonas, no tienes gran elección de proveedores en los que el trato sea mejor y te ofrezcan mejor servicio, y no sólo me estoy refiriendo a los propietarios suministradores sino a los repartidores que llevan a su cargo también, ya que sufren más dificultades al tener que repartir la mercancía en zonas tan complicadas”. En su caso, cada vez que recibe los productos que necesita semanalmente, tiene que bajar la cuesta donde está situada su foodtruck y ayudar al repartidor a subir la mercancía a cuestas.

La titular del negocio asegura que muchos de sus clientes se quejan por el lugar donde está situada pero, como ella bien dice “después de la cuesta, viene la recompensa”.

- **Caso número 4.**

En este caso, tuve el placer de poder entrevistar a Néstor, el propietario de esta empresa de cerámica y a la vez estudio de arte, donde en ella realizan pinturas al óleo y esculturas, además de un sinfín de productos de cerámica. Situada en Sediles, un pueblo de Zaragoza en el que residen 106 habitantes durante todo el año.

Estar situado en el medio rural no ha sido un impedimento para él ya que tiene clientes a nivel nacional e internacional. Él mismo, afirma que los problemas que sufre al estar situado en esta zona a la hora de hacer llegar su producto al cliente final es que, al crear piezas y productos tan delicados y tener que recorrer largas distancias, en muchas ocasiones las compañías de transporte no llevan cuidado y entregan la mercancía al cliente con golpes e incluso rotas.

El precintado de estos productos es complejo dado que tienen que ser embalados en madera, paletizados y muy bien precintados ya que la destrucción de estas piezas únicas conlleva volver a rehacerlas, suponiendo mayor gasto económico y aumento de tiempo.

Por este tipo de problemas, el propietario de esta empresa cuando un cliente le pide grandes cantidades de volumen de materiales es él el que tiene que alquilar una furgoneta y hacer llegar el pedido por la desconfianza al mal trato de las mercaderías por parte de las compañías de transporte al tener que recorrer sus mercancías grandes kilómetros. Y es que, por las dificultades que presenta el acceso al pueblo, no todas las compañías de transporte están dispuestas a acceder ahí por lo que, Néstor, en ocasiones, cuando tiene clientes que le hacen pedidos desde largas distancias como por ejemplo Murcia, deja la mercancía en un punto intermedio entre Zaragoza y Murcia.

Sin embargo, el gran obstáculo lo sufre en cuanto al acceso de los camiones a su empresa. La carretera que accede a Sediles contiene 43 curvas muy cerradas y pequeñas en las que un camión de gran dimensión, es imposible su accesibilidad.

En varias ocasiones, se han quedado travesados en las curvas al no conocer bien el pueblo al que van y han tenido que sacarlos con ayuda. Además, el acceso a este pueblo con este tipo de camiones es un peligro para los demás conductores que transitan en la vía a pesar de que la carretera no tenga baches ni desgastes.

- **Caso número 5.**

Este último caso trata de una farmacia ubicada en Buenavista de Valdavia, un pueblo en el que habitan alrededor de 300 personas, mayormente de avanzada edad.

Según cuenta la propietaria de esta farmacia-parafarmacia, los inconvenientes que sufre de cara a recibir los productos necesarios en su día a día es que las cooperativas con las que trabaja, en ocasiones solo le pueden suministrar una vez al día, a no ser que el volumen de pedido sea grande o que la ruta de reparto le pille de paso por el pueblo y pueda suministrarle los medicamentos que necesite en ese día.

Sin embargo, es cierto que semanalmente recibe pedidos dos veces al día, utilizando su proveedor una furgoneta para agilizar la cadena de suministro por el desgaste de carreteras que sufre este pueblo.

Esta empresa ofrece servicio a domicilio a aquellas personas que no pueden venir por impedimento físico, por no tener un vehículo, etcétera, ya que estas áreas están habitadas mayormente por ancianos.

Según cuenta la dueña de este negocio, normalmente se desplaza entre seis y ocho kilómetros para proporcionar gasas, pañales... incluso a veces hasta doce kilómetros.

Por otro lado, la cobertura que hay en este pueblo ha mejorado este año debido a la instalación de fibra que han hecho (hasta febrero de este año carecían de ella) aunque como bien afirma la propietaria de esta empresa “ es cierto que tenemos internet desde febrero pero a la hora de acceder a la receta electrónica va muy lento”, suponiendo esto para ellos un contratiempo a la hora de atender a sus clientes.

La mayoría de sus clientes provienen del mismo pueblo y de un rango máximo de ocho kilómetros, por tanto, la competencia que tiene esta propietaria es nula, siendo esto una ventaja para ella. Lo que sí considera un inconveniente a la hora de vender sus productos es el target que posee, dado que su negocio está orientado a una población más envejecida donde los gustos y necesidades son diferentes a las farmacias urbanas, asegurando la jefa de esta empresa “en esta farmacia vendo más pañales que chupetes de bebé”.

Esto supone una dificultad para ella porque tiene que poseer en el local todo tipo de productos necesarios a pesar de que unos se vendan más que otros, teniendo una clientela muy reducida y mayormente envejecida.

4. Conclusiones

4.1. Conclusión personal relacionada con la investigación de mercado.

Tras el análisis realizado en este último apartado, como hemos podido comprobar, todas las empresas tienen ciertos problemas en común relacionados con su cadena de suministro, donde el reparto de bienes es un inconveniente tanto para las empresas proveedoras como para las adquisidoras por la dificultosa accesibilidad que tienen estos pueblos y por el simple hecho de estar tan alejados del medio urbano. Incluso al tener que recorrer largas distancias, en ocasiones, no es rentable para el proveedor suministrar ciertos tipos de mercancía por lo que, en cierto modo, los propietarios de las empresas rurales se encuentran aislados y con un abanico de proveedores muy escaso.

Por otro lado, la mínima población que reside en estas áreas es un gran desafío para las empresas que habitan en estas zonas rurales ya que no pueden sobrevivir en base a los beneficios que esta población genera en la empresa. Los propietarios se sienten en parte ahogados por las preocupaciones y dificultades que viven día a día por seguir manteniendo su negocio y finalmente, muchos de ellos se verán obligados a cerrar si no ponen soluciones contra este éxodo rural.

Se enfrentan diariamente a grandes problemas por la falta de recursos que habitan en estas áreas como la escasa red de fibra y cobertura, impidiéndoles una buena comunicación con el exterior y una digna conexión a internet que es imprescindible en el funcionamiento de una empresa.

El desgaste y estrechamiento de carreteras que sufren estas zonas es un peligro para todos los que circulan por la vía, provocando ciertas limitaciones en las empresas de transporte.

Sin embargo, en cuanto a la falta de transporte de personas en los pueblos, cabe destacar que al no disponer determinados pueblos de una línea de autobús digna diariamente, hace que los ciudadanos de estos municipios se sientan excluidos de poder disfrutar de una buena comida en el bar del pueblo de al lado, o incluso de ir a comprar medicamentos y suministros de primeros auxilios.

Por esta razón, 4 de 6 restaurantes (uno de ellos había cerrado hacía un mes) que entrevisté telefónicamente tenían el mismo problema, su restaurante no estaba conectado con pueblos de alrededores y los propietarios de ellos tenían alta dependencia del desplazamiento por vehículo privado de las personas residentes en estas áreas rurales. Además, con las 3 farmacias que estuve conversando me comentaban el mismo tipo de problema “desplazamiento a otros pueblos de alrededor para suministrar bienes de primera necesidad a población de avanzada edad” por no tener línea de autobús con regularidad semanalmente (y por carecer en esos municipios de farmacia).

Por otra parte, tras el análisis realizado de los inconvenientes que sufren la población rural en sus áreas, llegamos a la conclusión de que el coche es algo imprescindible en estos medios ya que la mayoría de los pueblos entrevistados solo disponen de servicios de transporte alguna vez a la semana.

Los problemas de logística todavía son persistentes en las áreas rurales en pleno siglo XXI, teniéndose que desplazar los residentes de estas áreas varios kilómetros para poder adquirir sus paquetes de compras online. Realmente estos problemas son para reflexionar y comenzar a implantar nuevas medidas que puedan cubrir las necesidades de estos vecinos.

Según el informe del INE (2022) sobre las proyecciones de población 2022-2072, asegura que España contará en 2037 con el 26% de población mayor de 65 o más años. Además, Castilla y León y el Principado de Asturias presentarían los mayores descensos poblacionales como se mantengan las tendencias demográficas actuales.

Porcentaje

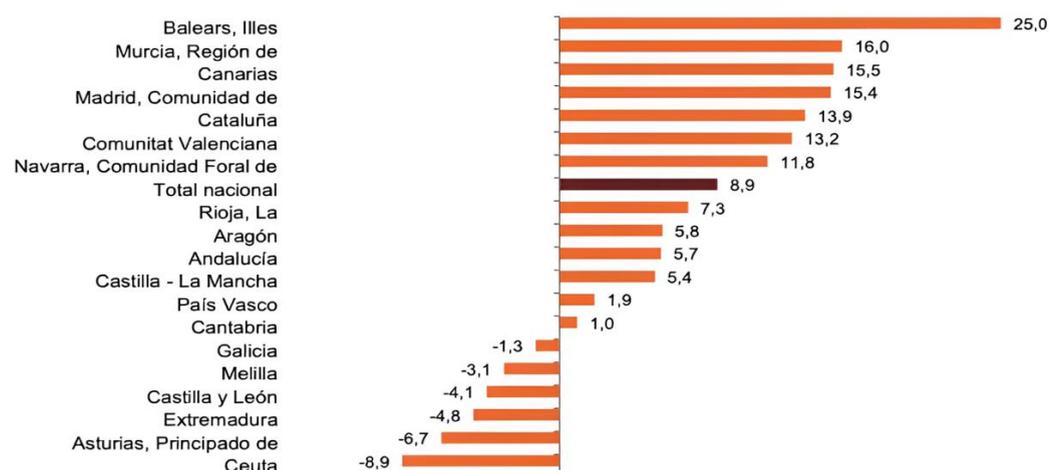


Gráfico 21: Crecimiento relativo de la población proyectado por comunidades y ciudades autónomas (2022-2037). INE, Proyecciones de población 2022-2072.

Así pues, en estas comunidades autónomas que sufren el éxodo rural diariamente, se debería implementar un modelo de vida que garantice una mejora en la rutina diaria del medio rural, centrándonos en la potenciación de los servicios de transporte y logística en estos medios para contribuir al asentamiento de una población rural.

4.2. Posibles soluciones en el transporte y la logística rural.

Los avances tecnológicos que hoy en día están presentes en nuestra vida cotidiana han provocado en cierta manera que, parte de esta población rural, emigre a la ciudad por falta de medios de comunicación y puntos de acceso a internet, inconvenientes en la entrega de paquetes a su destinatario final, e incluso el uso diario del vehículo propio para desplazarse a cualquier otro pueblo al carecer de servicios de transporte público.

Lo cierto es que, vivimos en un momento en el que el uso de las nuevas tecnologías nos está haciendo más dependientes de las repercusiones que puedan tener el transporte y la logística en nuestro territorio. Necesitamos continuamente comprar productos a través de internet y que la marca cumpla con los plazos de entrega evitando las demoras en los paquetes (siendo esto algo complicado para la empresa por las dificultades de acceso que tiene a zonas rurales).

Por ello, una mejora de los medios de comunicación tanto de transporte como de fibra óptica en los pueblos permitiría mejorar la prestación de servicios a los ciudadanos y al mismo tiempo, fomentar un entorno propicio para el crecimiento económico de la localidad.

Así pues, una posible solución para mejorar la cadena de suministro en las zonas rurales podría ser la implantación de taquillas inteligentes en áreas de fácil accesibilidad cerca de las áreas rurales. En estas taquillas se podrían dejar los paquetes y una vez recibidos, dar aviso al cliente para recogerlos.

Otra opción podría ser el reparto de ciertas mercancías a través de drones como medicinas o bienes de primera necesidad. El ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el año pasado, tomó la decisión de financiar un proyecto llamado Priority Drone, el cual tiene puesto su foco en el mundo rural. El objetivo de este proyecto es repartir mercancías en las zonas rurales consiguiendo un alcance entre 15 y 50 kilómetros. De esta manera, se podrá agilizar los procesos de entrega entre los centros de fabricación y el punto de entrega final.



Ilustración 4: Los drones en la distribución de mercancías en la España rural. Periódico Ideal.

Por otro lado, se encuentra la manera de utilizar el transporte de una forma más sostenible y económico pudiendo compartir viajes mediante aplicaciones para móviles como “RutalCar”. Esta aplicación, que nació hace apenas un año, tiene como objetivo poner en contacto a todos los habitantes que residen en aquellos territorios que se encuentran aislados de las zonas urbanas, dándoles la oportunidad de solicitar a alguien que los transporte en su vehículo para visitar a un familiar e ir a la farmacia, entre otros casos. También va destinada a aquellas personas que necesitan desplazarse puntualmente a otra localidad para realizar un servicio profesional, así como recogida de paquetes o situaciones de urgencia.

Además, el gobierno de España ha presentado un plan de recuperación con 130 medidas frente al reto demográfico en las zonas rurales y urbanas, en el cual, afirman que instalarán infraestructuras de recarga en todo el territorio nacional para impulsar la penetración del uso de vehículos híbridos enchufables y eléctricos, debido a que el uso de los coches eléctricos en las ciudades es algo muy común de ver y de fácil accesibilidad al existir muchos puntos de recargas, pero sin embargo, en el medio rural es algo más complicado.

Establecer sistemas de transportes integrados en el medio rural que conecten diferentes tipos de transporte a la hora de acceder a una movilidad urbana, sería una buena inversión debido a que, de este modo, los residentes rurales podrían viajar dentro y fuera de sus áreas de una manera cómoda, accediendo a diferentes medios de transporte que conecten entre sí como trenes, autobuses o incluso servicios de movilidad compartida (RuralCar).

Aunque, otra alternativa sería proporcionar programas de reestructuración de líneas regionales de autobuses en los que la población rural pueda apuntarse previamente para hacer uso del autobús y que pueda pasar por el pueblo los días que sea necesarios, optimizando las rutas y adaptándose los autobuses a las demandas de ese día, ofreciendo a la población una garantía de que no estarán aislados en el medio rural. Esta medida se podría implantar ofreciéndose a través de una plataforma digital o simplemente estableciéndola a través del “Word of mouth”.

Enfocándonos en el peligro que conlleva circular por determinadas carreteras rurales, se debería de invertir más en mejorar las redes de carreteras, e infraestructuras como puentes ya que pone en riesgo la seguridad de los que van al volante. Para muchas empresas, supone un mayor coste el recibir su materia prima en su empresa rural ya que el desgaste de carreteras y el aislamiento rural por la baja conectividad de autovías aumenta el tiempo de viaje y dificulta el flujo de mercancías.

Lo cierto es que para 2050, en un artículo publicado en “Alma natura” (Israel Manzano, 2017) asegura que “el 75% de la población estará ubicada en grandes ciudades y por tanto el 25% estará ubicado en pequeños municipios dispersos de menos de 2.000 habitantes”. Por lo que, si no ponemos soluciones y pensamos más en nuestros vecinos rurales, ¿Qué será de estas residentes y cómo se conservarán estas zonas en un futuro no muy lejano?

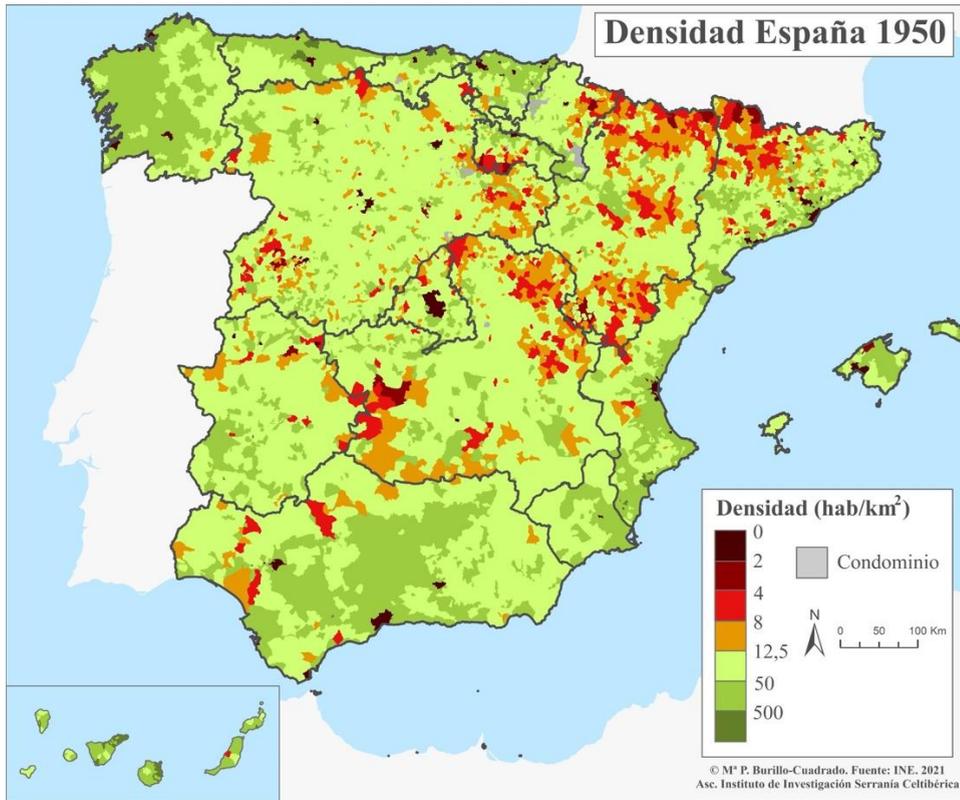


Ilustración 5: Densidad de población en España en 1950. INE 2021.

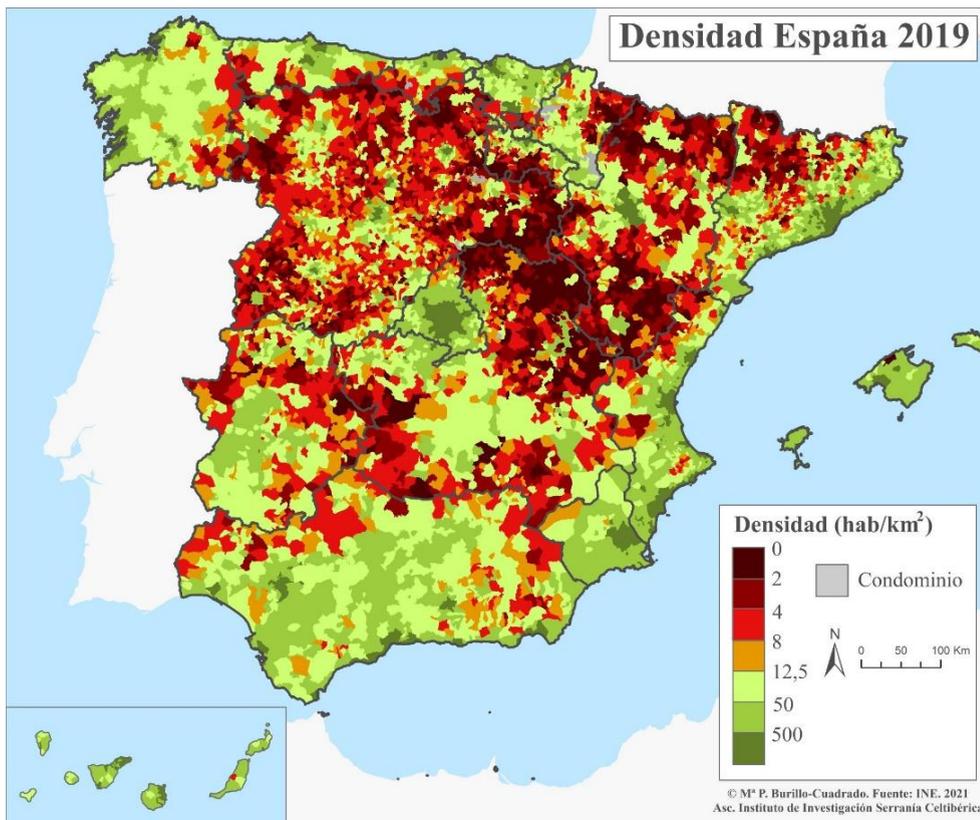


Ilustración 6: Densidad de población en España en 2019. INE 2021.

4.3. Como otros países han solventado estos problemas en las zonas rurales.

La despoblación rural y el aislamiento social en los pueblos debido a la falta de medidas de transporte y logística efectivas, no se limita solo a España. Después de examinar detenidamente nuestra nación y las posibles soluciones que podrían implementarse, exploraremos la situación del transporte y la logística en otros países del mundo y, especialmente, las soluciones que han adoptado para abordar estas circunstancias.

Cabe destacar que el transporte y la logística en Europa cuenta con una amplia red de expansión a nivel aérea, marítima, ferroviaria y por carretera. Esta última, es de las más desarrolladas del mundo, siendo capaz de transportar una amplia gama de mercancías por medio de estas carreteras.

A pesar de que este desafío ha sido objeto de debate durante bastante tiempo en la sociedad, salta a la vista la escasez de iniciativas con un impacto real que logren frenar el creciente problema de despoblación en las zonas rurales de los países europeos.

En el caso de Francia, la despoblación rural es un tema bastante preocupante en el país. Con el fin de hacer frente a esta despoblación, Francia ha emprendido una iniciativa llamada “1.000 cafés”. El propósito es reabrir mil cafeterías en pequeñas localidades de menos de 3.500 habitantes que se han visto privadas de este tipo de establecimiento. Producción popular (2019) afirmaba que

“Además del negocio principal de la bebida, se ofrecerá una gama de servicios locales: pan, comestibles locales directos de los productores, estaciones de retransmisión, servicios para luchar contra la brecha digital. El objetivo también es establecer un modelo de negocio sostenible para estos nuevos cafés rurales. La agrupación de compras y la apertura de otros servicios propuestos reducirán los costos y diversificarán la facturación.”

También la cooperativa francesa “Railcoop” en 2021 consiguió recaudar el capital necesario para poner en marcha el objetivo de mejorar las conexiones ferroviarias dentro de la Francia rural, reactivando la línea ferroviaria entre Lyon y Burdeos.

Por último, “Mobicoop”, es una plataforma francesa la cual se focaliza de manera específica en las áreas rurales de la parte nororiental de Francia, permitiendo la conexión entre los pueblos vecinos y las áreas urbanas francesas.



Ilustración 7: Plataforma de movilidad conjunta en áreas rurales francesas. MOBICOOP.

Otro caso que destacar es Argentina, este país posee el 7,5% de su población en áreas rurales. Estos habitantes se enfrentan a grandes problemas relacionados con el estado de sus caminos rurales, causándoles graves consecuencias en la producción y el transporte de mercancías.

La fundación Agropecuaria para el Desarrollo de Argentina (FADA) junto con el apoyo del Ministerio de Agroindustria de la provincia de Buenos Aires y del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de Córdoba, desarrollaron “Caminos Rurales”. Una aplicación que consiste en alertar a los usuarios del mal estado de los caminos rurales, carreteras cortadas, etcétera. Al alertar sobre el problema, el usuario puede elegir varias categorías sobre el estado de la carretera otorgándolo como “malo”, “cortado”, “regular” ... o incluso acceder a varias rutas alternativas por las que puede continuar su camino.

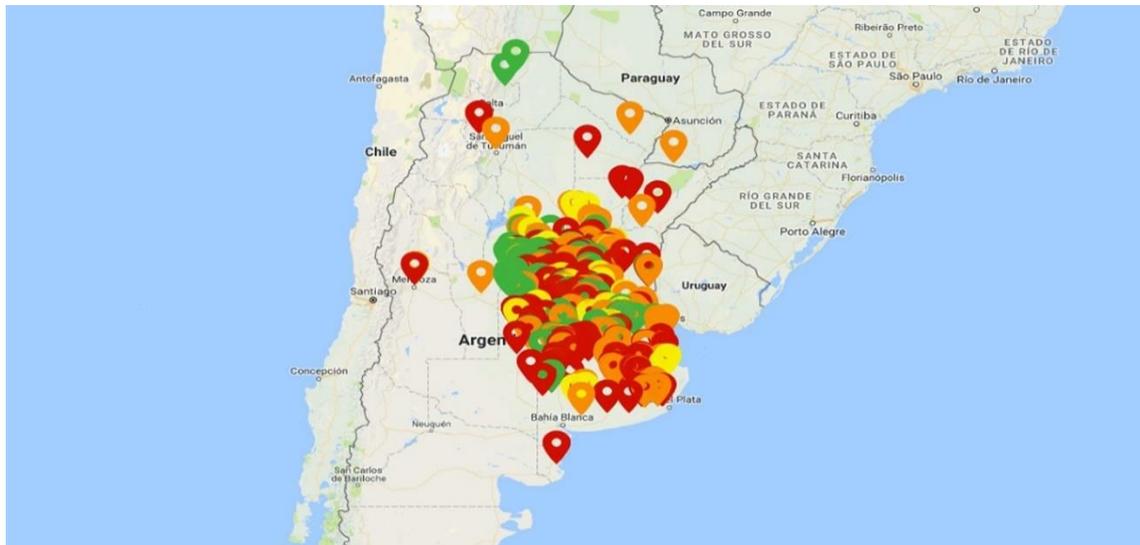


Ilustración 8: App que permite marcar problemas y el estado de la ruta en todo el país. INFOBAE.

Esta aplicación es una buena idea para ayudar a las empresas y comercios ubicados en estas áreas, las cuales diariamente necesitan recibir suministros o trasladar largas distancias sus productos acabados.

Además, el mal estado de las carreteras, termina afectando de lleno a los precios que el consumidor paga en el producto final por lo que, en parte, ayuda al ahorro económico de la población rural argentina.

Por último, los vecinos de un pueblo de Alemania llamado Klaus an der Pyhrnbahn, en el que apenas viven 1.000 habitantes, decidieron crear una asociación llamada “Dormobil Klaus-Steyrling-Kniewas” para facilitar la movilidad de las personas residentes de este municipio que no tienen vehículo o simplemente no pueden conducir. Los vecinos-conductores voluntarios, ofrecen este servicio de transporte puerta a puerta a cambio de una aportación simbólica de dinero. De esta manera, todos los vecinos del pueblo pueden desplazarse a cualquier sitio que necesiten. Esta aplicación ha sido premiada en dos ocasiones al “premio solidaridad de Linzer Kirchenzeitung” y al “premio a la movilidad del Austrian Traffic Club”.



Ilustración 9: Asociación de movilidad rural en Klaus an der Pyhrnbahn. Wikipedia.

4.4. Conclusión final del trabajo y opinión personal.

El desarrollo de la sociedad cada vez es más acelerado, apoderándose las nuevas tecnologías de nuestro día a día. Soy consciente de que las tareas que requiere repoblar estas zonas e incrementar la calidad de vida de los vecinos rurales lleva una gran inversión por parte de las administraciones públicas, pero es necesario para encontrar un equilibrio demográfico en ambas zonas españolas, pudiendo rehabitar estas áreas que brindan la oportunidad de disfrutar de una increíble naturaleza, una menor contaminación e incluso la adopción de un ritmo de vida más pausado.

Es triste que muchas zonas rurales abandonadas posean un valioso patrimonio cultural y rural que quede en el olvido y, no sólo eso, sino también esto implica la pérdida de las tradiciones locales y recursos naturales que en ellas se encuentran.

El transporte y la logística es fundamental en la actualidad. Necesitamos hacer uso de estos servicios diariamente y, es un atraso social que, en pleno siglo XXI, muchas personas que viven en estas áreas carezcan de la posibilidad de acceder a servicios que les permita ser independientes de las zonas urbanas, como recibir sus pedidos online, contar con un servicio de transporte público adecuado, etcétera.

Una empresa no puede prosperar si carece de infraestructuras viales apropiadas que garanticen una seguridad a sus proveedores, clientes e incluso trabajadores. El impedimento y atraso de la cadena de suministro en ella supone un fracaso, corriendo esta empresa el grave peligro de desaparecer al enfrentarse a numerosas dificultades en su funcionamiento diario.

En resumen, tras la realización de este trabajo de investigación, he llegado a la conclusión de que la asignación de recursos, por parte de las administraciones públicas y los organismos competentes como, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, entre otros, para mejorar los servicios de transporte e infraestructuras en las zonas rurales, fomentando la sostenibilidad y la conectividad digital, y brindando apoyo a los desafíos que se enfrentan los residentes y pequeñas empresas rurales, tendrá un impacto positivo en la creación de empleo en estas áreas.

Además, estas acciones contribuirán a prevenir el abandono de los adolescentes al incrementar las oportunidades de empleo especializado. Así pues, se podrá retener a los jóvenes, brindándoles la oportunidad de crecer profesionalmente y prosperar en su entorno local, que a su vez, fomentará un mayor arraigo de la población.

Es importante destacar que la inversión en transporte, infraestructuras y apoyo a las pequeñas empresas rurales generará un impacto positivo en la economía local, el bienestar de los habitantes y la preservación del tejido social en estas áreas rurales.

Espero que mi propuesta contribuya a aumentar la conciencia de este importante problema, a menudo olvidado, y a que se tomen medidas para mitigar esta situación adoptando soluciones efectivas.

5. Bibliografía

- Breve historia del transporte de mercancías en España. (2019, enero 29). Te lo Envío por SEUR | Ideas y experiencias innovadoras en soluciones e-commerce y movilidad sostenible; Te lo Envío por SEUR. <https://onx.la/489ea>
- RymeAutomotive. (2023, febrero 3). Historia del transporte en España: evolución y desarrollo - Ryme Automotive. Ryme Automotive - Recambios Vehículo Industrial e Iluminación LED para Automoción. <https://onx.la/ede71>
- Evolución a lo largo de la historia del Transporte de Mercancías - Transportes Julio Rico. (2022, febrero 14). Transportes Julio Rico | Transportes Julio Rico | Transporte nacional e internacional. <https://onx.la/700dc>
- Catálogo y evolución de la red de carreteras. (s/f). Onx.la. Recuperado el 23 de mayo de 2023, de <https://onx.la/ed38e>
- Zamiatin, Y. (2015). Nosotros (J. M. Steyr, Ed.). Createspace Independent Publishing Platform.
- Ferroviario. (s/f). Onx.la. Recuperado el 23 de mayo de 2023, de <https://onx.la/f5681>
- Alcalá, J. (2020, enero 12). Evolución del sector logístico España. Blog de empresa: Dirección de empresa, marketing, logística, Recursos Humanos, comercio y finanzas. <https://onx.la/82a48>
- El sector logístico español y sus principales sectores. (2016, noviembre 10). Servicolor Iberia. <https://onx.la/2ebfd>
- Icil, F. (2010, marzo 3). BREVE HISTORIA DE LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA, DESDE ICIL. LOGISTICS & SUPPLY CHAIN. <https://n9.cl/nosuy>
- *Movilidad (in)sostenible en el medio rural*. (2014, septiembre 18). El Mundo Ecológico. <https://n9.cl/xkceu>
- Europa Press. (2022). *La edad media de la población de España supera por primera vez los 44 años y los mayores de 65 son el 20%*. <https://n9.cl/yoxs2>
- Fondon, J. R. M. (2017, octubre 13). *Menos población, más coches: así es la problemática de la movilidad en zonas rurales*. Circula Seguro. <https://n9.cl/d7exk>
- Es, E. (2022, agosto 10). *En busca de una movilidad rural digna que sirva a sus vecinos*. elDiario.es. <https://n9.cl/y9o6o>

- Grasso, D., Andrino, B., Llaneras, K., & Troya, M. S. (2020, enero 22). *Así ha cambiado la población en España desde 2009, por municipios y distritos*. Ediciones EL PAÍS S.L. <https://n9.cl/qsk63>
- Manzano, I. (2017, octubre 3). La importancia de la movilidad en el medio rural. *AlmaNatura*. <https://n9.cl/5jevbn>
- de Ana Rodríguez, G. (2017, junio 8). *Transporte sostenible en zonas rurales*. ecomovilidad.net. <https://n9.cl/e95cz>
- 65ymás. (2022, abril 23). *En España hay casi 5.000 pueblos con menos de 1.000 habitantes*. 65 y más. <https://n9.cl/c4b9k>
- Asiaín, I. (2022, abril 9). *De la despoblación a la desconexión: los pueblos ‘vacíados’ contra el cierre del tren Madrid - Valencia*. El Español. <https://n9.cl/dp4pg>
- *Población por provincias y tamaño de los municipios*. (s/f). INE. Recuperado el 23 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/di2vn>
- *La población de las áreas rurales en España supera los 7,5 millones de personas*. (s/f). ..N9.cl. Recuperado el 23 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/1vg4em>
- de S. G. Análisis, P., & Estadística Subsecretaría, C. Y. (s/f). *DEMOGRAFÍA DE LA POBLACIÓN RURAL en 2020*. ..N9.cl. Recuperado el 23 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/0bzkq>
- Patricia, R., Maeso, H., & Hidalgo, E. C. (s/f). *EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA Y RURAL: UN RETRATO DE LA ESPAÑA VACIADA* *EVOLUTION OF THE DISTRIBUTION OF THE URBAN AND RURAL POPULATION: A PORTRAIT OF EMPTY SPAIN*. ..N9.cl. Recuperado el 23 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/9ep8d>
- Público. (2021, diciembre 24). *Mapa de la despoblación en España: cerca de 20 provincias han perdido casi un millón de habitantes en*. Público. <https://n9.cl/ieq0l>
- Noviembre, 25. (s/f). *ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA*. ..N9.cl. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/9wqow>

- Casas, I. F., María Méndez Álvarez-Cedrón, J., Conlledo, F., Carlos, S., Krauel, E., Ángel, M., Álvarez, E., Franco Lahoz, A., Menéndez Menéndez, M., Antonio, P., García, M., Pulido Gutiérrez, A., Valle, V., Gregorio, S., Galarraga, V., & Funcas, E. (s/f). *La despoblación de la España interior*. Funcas.es. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://www.funcas.es/wp-content/uploads/2021/02/La-despoblacion-de-la-España-interior.pdf>
- (S/f-e). Fundacionlacaixa.org. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de https://fundacionlacaixa.org/documents/10280/240906/vol27_es.pdf
- <https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeriasadas/DocumentosOcasionales/20/Fich/do2027.pdf>
- *Los problemas demográficos de los espacios rurales en España*. (s/f). AECR. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/g63og9>
- *Vista de Envejecimiento y desequilibrios poblacionales en las regiones españolas con desafíos demográficos / Ageing and population imbalances in the Spanish regions with demographic challenges*. (s/f). ..N9.cl. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/gmhn7>
- Brunat, D. (2018, junio 23). *Pueblos sin transporte público: llega el siguiente paso de la despoblación*. El Confidencial. <https://n9.cl/wy5zm>
- (S/f-f). Fundacionlacaixa.org. Recuperado 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/0iyfw>
- El tráfico en los aeropuertos españoles cayó un 72% en 2020. (2021, enero 13). *Reuters*. <https://n9.cl/eh7sl>
- Unagras. (s/f). *Retos de la logística de la distribución en zonas rurales*. ..N9.cl. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/ep5ar>
- SansTarragona, S. (2020, abril 26). *El sector rural alimenta otra logística*. La Vanguardia. <https://n9.cl/xvpxp>
- Mazars. (s/f). *Covid-19: Impacto en el sector de logística y transporte*. ..N9.cl. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/j8kwt>
- Sánchez, F. (s/f). *Incorporación de la formación en logística y transporte en la promoción del medio rural*. Logisdidactica. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/ujqyp>
- *Ocupados por grupo de edad, sexo y sector económico, por comunidad autónoma*. (s/f). INE. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/bjdmpz>

- *Tasa de riesgo de pobreza por comunidades autónomas.* (s/f). INE. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/e3owf>
- Budí, V., Luisa, O., & Sabater, A. (s/f). *Economía rural, mercado de trabajo y despoblación: efectos derivados de un tamaño de mercado reducido.* ..N9.cl. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/7nikk>
- Blanco, P. (2022, abril 18). *Citet lidera el desarrollo de una plataforma para repartir en zonas rurales con drones.* El Mercantil. <https://onx.la/66025>
- González, M. Á. P. (2004). El transporte y las comunicaciones en los espacios rurales: nueva logística y redes. *El futuro de los espacios rurales*, 179–192. <https://n9.cl/ppqqd>
- Nace RuralCar, la app de viajes compartidos para la España rural. (s/f). Ree.es. Recuperado el 23 de mayo de 2023, <https://n9.cl/uh0dv>
- Facebook, T. (s/f). *La despoblación en España.* ..N9.cl. Recuperado el 24 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/tb6rg>
- (S/f-g). Gob.es. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de https://www.miteco.gob.es/eu/plan_recuperacion_130_medidas_tcm35-528327.pdf
- (S/f-h). Ine.es. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de https://www.ine.es/prensa/pp_2022_2072.pdf
- Skakelja, N., Grieve, J., Caimi, V., & Geater, M. (s/f). *REVISTA RURAL DE LA UE.* Europa.eu. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/1ks3y>
- <https://produccionpopular.org.ar/en-francia-proyectan-abrir-mil-cafes-en-mil-pueblos-rurales-para-recuperar-el-encuentro-comunitario/>
- CITA LITERAL (pincha para que me lleve).
- INFOBAE. (2017, noviembre 17). *Caminos rurales en mal estado: un problema que llega hasta la ciudad.* infobae. <https://n9.cl/216yt>
- *La movilidad sostenible en el medio rural: de Europa a la comarca Asón-Agüera-Trasmiera.* (2020, julio 10). Issuu. <https://n9.cl/1kdvt>
- *Pueblos Vivos.* (s/f). ..N9.cl. Recuperado el 25 de mayo de 2023, de <https://n9.cl/l67v9>
- COPE. (2020, febrero 24). *Francia apuesta por reabrir bares en pueblos para combatir la despoblación.* COPE.es. <https://n9.cl/smst2>

6. ANEXOS

ANEXO A: Investigación de mercado enfocada a la población rural ubicada en pueblos de menos de 1.000 habitantes.

“¡Hola! Me llamo Carmen, soy estudiante de Comercio en la Universidad de Valladolid y estoy haciendo un estudio de mercado sobre el transporte y la logística en el ámbito rural por lo que me encantaría conocer los problemas que sufrís en relación a ello. Tus respuestas servirán de muchísima ayuda. ¡Gracias por la paciencia y dedicación!”

1. ¿Cómo se llama el pueblo dónde vive?
2. ¿Cuál es la media de edad de su pueblo?
 - a. 0-25
 - b. 25-50
 - c. 50-65
 - d. +65
3. En su medio rural, ¿es posible la llegada de paquetes como Amazon, Zalando, Zara, etcétera?
 - a. Si
 - b. No
4. Si no es posible, ¿qué medios utiliza para conseguir ese producto? (ej: se desplaza a un Zara a recoger su paquete, se desplaza a un pueblo cercano dónde sí puede recoger su pedido en una tienda, etcétera)
5. ¿A cuántos kilómetros se encuentra el punto de recogida más cercano?
6. ¿A cuántos kilómetros se encuentra el Centro Comercial/Tiendas más cercano?
7. ¿Hay buena cobertura en el pueblo?
 - a. Hay cobertura en todo el pueblo.
 - b. Hay cobertura en determinadas zonas del pueblo.
 - c. No hay cobertura.
8. ¿Su zona rural posee buenos caminos para la accesibilidad del transporte de mercancías?

- a. Si.
 - b. No.
 - c. Hay carreteras que sufren daños como pueden ser “baches”, caminos de tierra...
9. ¿Qué vehículo es más accesible para la llegada de mercancías al pueblo?
- a. Vehículos pequeños por el desgaste de las carreteras.
 - b. Cualquier tipo de vehículo.
10. ¿Dispone de medios de transporte para desplazarse a la ciudad? (autobuses, furgonetas...).
- a. Sí, todos los días.
 - b. No.
 - c. Solo determinados días a la semana.
11. ¿A qué distancia se encuentra la parada de autobús más cercana?
12. ¿Con qué frecuencia pasa el autobús que conecta el pueblo con la ciudad?
13. ¿Crees que la población emigra a las ciudades por la falta de transporte y servicios públicos?
- a. Si.
 - b. No.
14. ¿De qué servicios carece su municipio?
- a. Centros de salud.
 - b. Farmacias.
 - c. Sucursales bancarias.
 - d. Supermercados, comercios textiles...
 - e. Hostelería.
 - f. Gasolinera.
15. ¿Cree que es importante tener vehículo propio viviendo en un pueblo?
- a. Si.
 - b. No.

- c. Puedes acceder con facilidad al transporte público.
16. ¿Hay alguna carretera que pase por su pueblo y esté conectada con la ciudad?
- a. Sí, tanto nacional como autovía.
- b. Sí, solo nacional.
- c. Sí, sólo autovía.
- d. No, me tengo que desplazar varios kilómetros para acceder a este tipo de carreteras.

ANEXO B: Investigación de mercado enfocada a las empresas rurales ubicadas en pueblos de menos de 1.000 habitantes.

¡Hola! Me llamo Carmen, soy estudiante de Comercio en la Universidad de Valladolid y estoy haciendo un estudio de mercado sobre el transporte y la logística en el ámbito rural por lo que me encantaría conocer los problemas que sufrís en relación a ello. Tus respuestas servirán de muchísima ayuda. ¡Gracias por la paciencia y dedicación!

1. ¿Cómo se llama el pueblo dónde se encuentra la empresa?
2. ¿Qué tipo de negocio tiene?
3. ¿Qué inconvenientes cree que tiene al estar situado su negocio en un medio rural a la hora de recibir su materia prima/productos?
4. ¿Qué inconvenientes cree que tiene al estar situado su negocio en un medio rural a la hora de proporcionar/vender su servicio/producto final?
5. ¿Con qué frecuencia le suministra su proveedor?
6. En el caso de tener una empresa de elaboración propia, ¿cómo desarrolla su cadena de suministro?
7. En su medio rural, ¿le es posible la llegada de materias primas o productos acabados?
8. Si tiene que desplazarse, ¿a qué distancia?
9. ¿Cree que su pueblo dispone de buenas carreteras para la accesibilidad de su proveedor a la hora de proporcionarle la mercancía?

- a. Sí.
 - b. No.
 - c. Hay carreteras que sufren baños, caminos de tierra...
10. ¿Dispone de buena cobertura en su medio?
 11. ¿De dónde provienen la mayoría de sus clientes?
 12. ¿Se desplaza a otros pueblos a vender sus productos/ le hace llegar a sus clientes el producto final?
 13. Si es así, ¿qué tipo de vehículo utiliza? vehículo, furgonetas, bicicleta...
 14. ¿La empresa carece de alguna necesidad en relación al transporte de mercancías por estar situada en una zona rural? ¿cual?
 15. ¿Alguna consideración, mejoría que crea oportuno añadir para tener en cuenta? En cuanto a las dificultades de transporte y logística que presenta tu medio.