

LA MOBILITAT QUOTIDIANA A LES COMARQUES CENTRALS

SUMARI

Introducció

1. Aproximació inicial a la mobilitat de les Comarques Centrals

2. Els patrons de la mobilitat quotidiana

3. La dimensió temporal de la mobilitat

4. L'estructura social de la mobilitat

5. Relacions territorials

5.1. Relacions internes

5.2. Dinàmiques comarcals

6. Conclusió

LA MOBILITAT QUOTIDIANA A LES COMARQUES CENTRALS

Introducció

Els estudis de mobilitat tenen un paper fonamental en el coneixement de les estructures territorials. D'una banda, permeten identificar els àmbits de relació existents i el paper de les ciutats en l'articulació del territori i, de l'altra, posen en relleu les estructures socials de la mobilitat i el paper dels diferents tipus de transport utilitzats pels ciutadans. Malgrat aquesta rellevància, la dificultat d'obtenció de la informació és prou coneguda i més enllà de les dades censals gairebé no hi ha estudis que ofereixin dades suficients sobre àmbits i estructures territorials i socials. L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya (EMQ, 2006) és en aquest sentit una font d'informació única, ja que per primera vegada disposem d'un gran nombre de dades de mobilitat per a la totalitat del territori de Catalunya i ens permet una anàlisi força aprofundida de les estructures territorials.

L'àmbit territorial de les Comarques Centrals presenta unes característiques que determinen les estructures que generen la mobilitat. D'una banda, les ciutats d'aquest àmbit són ciutats potents amb activitat econòmica diversificada, localitzada principalment, però no únicament, als seus entorns més immediats, amb els quals configuren uns sistemes urbans complexos amb estructures socials consolidades i una de les claus de les estructures territorials del país. De l'altra, si bé cadascuna d'aquestes ciutats articula clarament un territori al seu voltant, les comunicacions entre elles són difícils. La manca d'infraestructures transversals que les uneixin ha estat una de les qüestions pendents del país, que es va començar a resoldre a partir de la construcció de l'eix transversal. En aquest espai, les principals infraestructures viàries i ferroviàries són les que comuniquen cadascuna d'aquestes ciutats i els seus entorns amb la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquestes dues característiques marquen i determinen les estructures de la mobilitat tant en el sentit dels àmbits de relació predominant com en el del tipus de transport utilitzat.

1. Aproximació inicial a la mobilitat de les Comarques Centrals

L'anàlisi de les característiques bàsiques de la mobilitat dels residents més grans de quatre anys de les Comar-

ques Centrals mostra una dicotomia entre la mobilitat del dies feiners amb les dels dies festius, que serà una constant al llarg de les diferents variables que componen l'univers de la mobilitat. En termes generals, la mobilitat dels dies feiners és més complexa, amb un volum més gran de població implicada, amb més desplaçaments realitzats, una diversitat de motius més àmplia i amb una apropiació més gran del territori proper a l'àrea de residència. Per contra, la mobilitat dels dies festius es presenta amb menys desplaçaments i individus implicats, molt vinculada als motius personals i amb una relació menys intensa amb l'entorn més proper.

Aquestes característiques ara esmentades segueixen la pauta general de la mobilitat del conjunt de Catalunya. Tot i així, respecte al conjunt del país, les Comarques Centrals presenten unes lleugeres diferències, ja que hi ha menys individus mòbils però, en canvi, aquests realitzen més desplaçaments diaris.

Els desplaçaments realitzats en dies feiners es reparteixen en pràcticament dues meitats iguals entre els motius personals i els ocupacionals¹ tot i el pes més important del primer respecte al segon: 53,2% contra 46,8%. La mobilitat personal presenta una complexitat més gran en tant que està configurada per un estol de motius: el més important és el que fa referència a l'oci,² seguit de les compres i, per últim, de les gestions personals.³ Tot i la diversitat de motius que generen els desplaçaments en dies feiners (tant personals com ocupacionals), les Comarques Centrals presenten una alta pendularitat, ja que els desplaçaments d'anada a l'activitat i els de tornada a la llar presenten unes diferències no gaire grans (el 53,2 enfront del 46,8%). Es tracta, comparada amb el conjunt de Catalunya, d'una pendularitat lleugerament més alta. Les dades indiquen que la pendularitat a les nostres comarques es deu, a parts iguals, als viatges ocupacionals i als personals.

Pel que fa als tipus de desplaçament —segons siguin interns o de connexió—, els residents a les Comarques

1 S'han sumat els desplaçaments de tornada a la llar a cada un dels motius principals.

2 Sota aquesta etiqueta hi trobem oci/diversió, passeigs i visites a amics.

3 En aquest cas hi trobem les gestions, les visites al metge, la formació no reglada i els àpats per causes alienes a l'oci.

Centrals realitzen el 91,6% dels desplaçaments amb origen i destinació dins del seu àmbit territorial, mentre que el 7,5% dels desplaçaments són de connexió i un marginal 0,9% són fora de l'àmbit. En els desplaçaments de connexió, els ocupacionals hi tenen un pes superior. Tal com es veurà en apartats posteriors amb més detall, és la mobilitat ocupacional la que genera la major part dels desplaçaments cap a altres àmbits territorials i, per tant, la que marca, en gran part, els fluxos i relacions entre territoris.

La mobilitat dels dies festius es diferencia de la de la resta de dies de la setmana per dos grans motius:

En primer lloc, perquè els desplaçaments més llargs són, percentualment, més nombrosos. Efectivament, el nombre de viatges intramunicipals realitzats pels residents són significativament més baixos (53,4%), els desplaçaments dins d'un mateix municipi realitzats pels no residents són lleugerament més alts i els viatges fora de l'àmbit són més importants, no només en termes percentuals sinó també en termes absoluts.

En segon lloc, l'equilibri entre els diferents motius de viatge desapareix. La mobilitat per motius personals és la gran protagonista dels dies festius, ja que inclou el 92,1% del total. També dins de l'estol de motius inclosos sota l'etiqueta de mobilitat personal trobem una clara majoria, excloent-ne els retorns a la llar, de desplaçaments relacionats amb l'oci (fins al 30,7% del total). Es tracta, doncs, d'una mobilitat menys complexa.

2. Els patrons de la mobilitat quotidiana

L'anàlisi de les pautes de mobilitat de les Comarques Centrals no pot deslligar-se de l'estructura territorial i de l'oferta de transport existent. Aquests elements combinats ens donen com a resultat uns patrons de mobilitat molt centrats en l'ús del vehicle privat, una permanència notable dels desplaçaments a peu i unes quotes d'ús molt baixes del transport públic.

Com s'acaba d'esmentar, el mode de transport majoritari tota la setmana és el vehicle privat. Però és interessant analitzar més detalladament quin ús del cotxe es fa segons el dia de la setmana. S'observa que tot i el percentatge superior d'ús de l'automòbil els dies festius, la utilització del vehicle privat com a conductor, percentualment, és lleugerament inferior, mentre que el percentatge d'ús del cotxe com a acompanyant és el doble respecte als dies feiners. Per tant, en dies festius els cotxes van «més plens» que la resta de setmana. Aquesta afirmació queda confirmada amb l'índex d'ocupació del vehicle: 1,3 passatgers/vehicle per als desplaçaments en feiners i 1,6 per als dies festius. Aquest ús diferencial del cotxe segons el dia no és una característica singular de les nostres comarques, sinó que es reproduïx al conjunt de Catalunya.

Els anomenats modes no motoritzats ocupen la segona posició en quota d'ús i representen el 42,4% i el 36,0% dels desplaçaments en dies feiners i festius, respectivament. Dins d'aquest grup, els desplaçaments a peu presenten un índex més baix els dies festius, de la qual cosa es desprèn que caminar no s'associa a un mode de transport vàlid per a una mobilitat personal de caràcter d'oci com és la majoritària aquestes jornades. En canvi, la bicicleta, per bé que en valors molt baixos, es fa servir més els dies festius, tant en termes percentuals com absoluts, que els dies feiners. Al contrari que el fet d'anar a peu, la bicicleta és emprada més com un mitjà d'oci i esbarjo en festius que no pas com un mode de transport dels dies feiners. Probablement, la manca d'infraestructures que permetin un ús segur de la bicicleta i la congestió més alta de la xarxa viària entre setmana redueixen el potencial d'ús d'aquest mitjà de transport.

El transport públic és el mode menys emprat pels residents de les Comarques Centrals i presenta unes quotes d'ús minses (4,9% en dies feiners i un marginal 2,5% en dies festius) que corresponen amb un nivell d'oferta de transport públic clarament insuficient al territori. Això comporta una elevada monomodalitat i una ràtio etapes/desplaçaments proper a 1. Els tres principals mitjans públics utilitzats, en dies feiners, són: els serveis de ferrocarrils de rodalies, l'autobús urbà i l'autobús escolar. En el primer cas, s'inclouen tant els serveis de Rodalies de Renfe com els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Entre tots, abasten una quota d'ús de l'1,3%, dels quals un 0,8% correspon a Rodalies Renfe i el 0,4% restant a FGC. Com ja és ben conegut, l'oferta de Rodalies del nostre territori segueix una estructura radial respecte a Barcelona i presenta una disminució de serveis a mesura que ens allunyem del centre metropolità. Cap línia de Rodalies no uneix les comarques del nostre àmbit entre elles i, per tant, l'ús actual que se'n fa és, principalment, per als desplaçaments cap a la Regió Metropolitana de Barcelona.

El segon transport públic en importància d'ús és l'autobús urbà, que té una quota d'utilització de l'1,1% en dies feiners. En aquest cas, es tracta d'un ús molt concentrat al territori atès el caràcter municipal del servei. A les Comarques Centrals, a més de Manresa (que té cinc línies i on, per la població que té, la normativa de règim local preveu la prestació del transport col·lectiu urbà de viatgers), Vic i Igualada també disposen de transport urbà propi, amb tres línies per a cada una. Pel que fa al transport interurbà d'autobús, a les Comarques Centrals predominen les línies que enllacen les capitals comarcals amb els seus entorns, principalment a les ciutats de Manresa i Vic, Igualada, en un segon nivell i Solsona i Berga en últim terme. Aquestes línies, més algunes de més llarga distància que enllacen els Pirineus amb Barcelona reforcen aquestes connexions comarcals. Tanmateix, la majoria d'aquestes línies tenen una freqüència diària poc intensa i, per tant, absorbeixen un

percentatge reduït de mobilitat. En el mateix sentit va la quasi inexistent connexió intercomarcal de caràcter transversal que es redueix a algunes línies de freqüència encara més reduïda entre Osona i el Berguedà, entre el Bages i Osona i entre el Bages i l'Anoia. Tot plegat dibuixa unes comunicacions de transport públic molt basades en el ferrocarril i amb una orientació clara cap a la metròpolis barcelonina que afavoreix l'ús del transport privat, com ens diuen les dades. La política actual d'augmentar l'oferta de transport públic amb autobús als polígons d'activitat econòmica de ben segur que ha de repercutir a curt o mitjà termini en l'augment del transport públic per a la mobilitat ocupacional i la reducció del transport privat. Encara amb una quota d'ús per sobre de l'1% es troba l'autobús escolar. En aquest cas, a diferència de l'anterior, es tracta d'un ús difuminat al territori i propi d'àrees rurals dirigit a un públic captiu que connecta els petits nuclis de les nostres comarques que no tenen suficient població jove per oferir ensenyament secundari (i probablement en certs casos ni primari) amb centres i subcentres comarcals on es localitzen els equipaments escolars.

Fixant-nos en els mitjans de transport emprats i el tipus de desplaçament en dies feiners, observem les pautes de mobilitat generals segons territoris i les adaptacions que es realitzen en cada cas. En primer lloc, és en els desplaçaments interns en l'àmbit territorial de les Comarques Centrals on els modes no motoritzats presenten uns índexs més alts que la mitjana general (fins al 45,7%) malgrat no abastar els viatges fets en transport privat, que encara superen el 50% en quota d'ús. És en aquests desplaçaments interns a l'àmbit on el transport públic té les quotes d'ús més baixes (el 3,3%), xifra que denota la ja esmentada escassa oferta de connexions internes amb aquest mode de transport. La mobilitat dels dies festius segueix, en línies generals, els mateixos patrons que la resta de la setmana tot i el pes més important del vehicle privat i l'ús absolutament marginal (1%) del transport públic.

En segon lloc, en els desplaçaments de connexió els modes no motoritzats pràcticament desapareixen i, com és obvi, l'ús es concentra en els mitjans mecànics,

els quals presenten unes quotes d'utilització més altes: mentre que l'ús del transport privat, en dies feiners, arriba fins al 75%, el del transport públic ho fa fins al 21,8%. Aquesta darrera és una xifra significativa: en nombres absoluts es realitzen més desplaçaments de connexió que interns. Atesa la poca rellevància del transport públic amb autobús, com ja hem comentat, aquesta dada reflecteix bàsicament l'oferta ferroviària en la connexió del nostre àmbit amb la Regió Metropolitana. Previsiblement, aquestes xifres haurien d'augmentar els propers anys si tenim en compte els increments d'oferta que es donen (i que es preveuen augmentar) i que no han quedat recollits a l'enquesta: augment de freqüències a la línia Igualada-Barcelona o el desdoblament de la línia ferroviària Montcada-Vic i Vic-Ripoll previst en el PITC 2006-2026 en serien dos exemples. Pel que fa a les pautes de mobilitat dels dies festius, una vegada més es repeteixen els patrons ara descrits, sempre seguint la tendència que l'ús del cotxe és encara més aclaparador (fins al 88%) en detriment de la resta de modes.

En tercer lloc, en els desplaçaments que ocorren fora de l'àmbit en dies feiners, el repartiment modal és molt més equilibrat: tot i que el transport privat continua essent el més emprat, amb el 48,4%, tant els desplaçaments a peu com en transport públic augmenten fins al 24,8% i el 26,8%, respectivament. Es tracta, doncs, d'uns patrons de mobilitat més d'àmbits metropolitans que, de fet, és on majoritàriament tenen lloc; per tant, les pautes de mobilitat les estableixen les possibilitats d'ús dels diferents mitjans més que les opcions personals dels individus. Aquests patrons, però, varien notablement els dies de festa. En primer lloc, l'ús del cotxe és inferior, percentualment, que la resta de setmana i té una quota d'ús igual que els no motoritzats. En canvi, el transport públic té un pes molt inferior (7%) que entre setmana. Com es veurà en apartats posteriors, aquests patrons responen al canvi de motius dels viatgers que, en aquests dies de festa, són majoritàriament personals. Per tant, és un ús dels modes no motoritzats clarament relacionat amb l'oci.

Així mateix, la mobilitat presenta patrons clarament diferenciats segons el motiu del desplaçament. En els despla-

TAULA 1 Nombre de desplaçaments segons tipus i mode de transport principal. Dia feiner

Mode de transport principal	Tipus de desplaçament			
	Intern	De connexió	Fora de l'àmbit	Total
Modes no motoritzats	45,7%	3,0%	24,8%	42,4%
Transport públic	3,3%	21,8%	26,8%	4,9%
Transport privat	51,0%	75,1%	48,4%	52,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.⁴

⁴ ATM, GENERALITAT DE CATALUNYA I IERMB, 2006. *Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità, Generalitat de Catalunya.

TAULA 2 Nombre de desplaçaments segons el motiu i el mode. Dia feiner

Motiu de desplaçament	Mode de transport			Total
	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	
Ocupacional	29,0%	7,0%	64,0%	100,0%
Personal	54,1%	3,0%	42,9%	100,0%

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

çaments al treball o a l'estudi, en dies feiners, els modes de transport mecànics són els que presenten índexs superiors a la mitjana: el transport privat supera el 64% de quota d'ús, mentre que el transport públic abasta el 7,0%. En canvi, la mobilitat personal queda configurada per uns desplaçaments de més proximitat on predominen els modes no motoritzats: la suma d'anar a peu i en bicicleta suposen més de la meitat, amb el 54,1% del total, mentre que el transport privat és emprat en el 42,9% dels desplaçaments i el transport públic en el 3%.

3. La dimensió temporal de la mobilitat

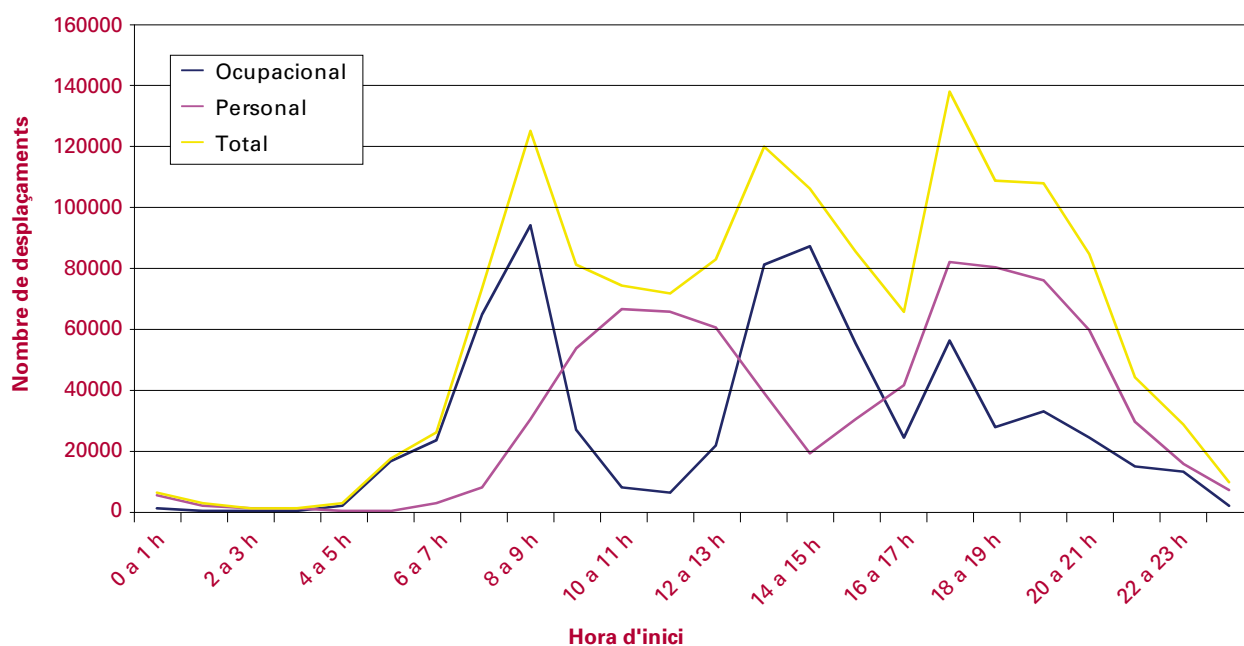
La dimensió temporal de la mobilitat varia d'una manera notable durant la setmana d'acord amb els motius principals d'uns dies i altres. Mentre que en els dies feiners els desplaçaments vénen marcats per activitats amb la dimensió temporal preestablerta i poc flexible, els festius gaudeixen de la «llibertat» horària que en gran part permeten les activitats d'oci. Així, en els dies feiners la dimensió horària de la mobilitat és més àmplia i, malgrat l'existència d'hores punta i hores vall, és més constant

durant tota la jornada. Per contra, en els festius els desplaçaments es concentren en menys hores i les diferències entre hores punta i hores vall són més marcades.

A la figura 1 es veu com la mobilitat en dia feiner es divideix en tres temps punta. Les hores vall, tanmateix, presenten un volum de desplaçaments elevat, ja que al punt més baix (de 16 a 17 h) comencen 66.000 desplaçaments. Les puntes de la mobilitat total es donen de 8 a 9 h, de 13 a 15 h i de 17 a 20 h. Aquestes hores corresponen a motius diferents en cada cas: les dues primeres a mobilitat ocupacional, mentre que la darrera, molt més dilatada que les anteriors, a mobilitat personal. És de destacar la «complementarietat» de les diverses hores de la mobilitat segons el motiu principal, ja que les hores puntes d'ambdós motius se succeeixen i la mobilitat ocupacional va per davant en el temps. Aquesta successió cronològica explica perquè les hores vall no signifiquen absència de desplaçaments i que a mig matí cada hora hi hagi més de 70.000 desplaçaments iniciant-se.

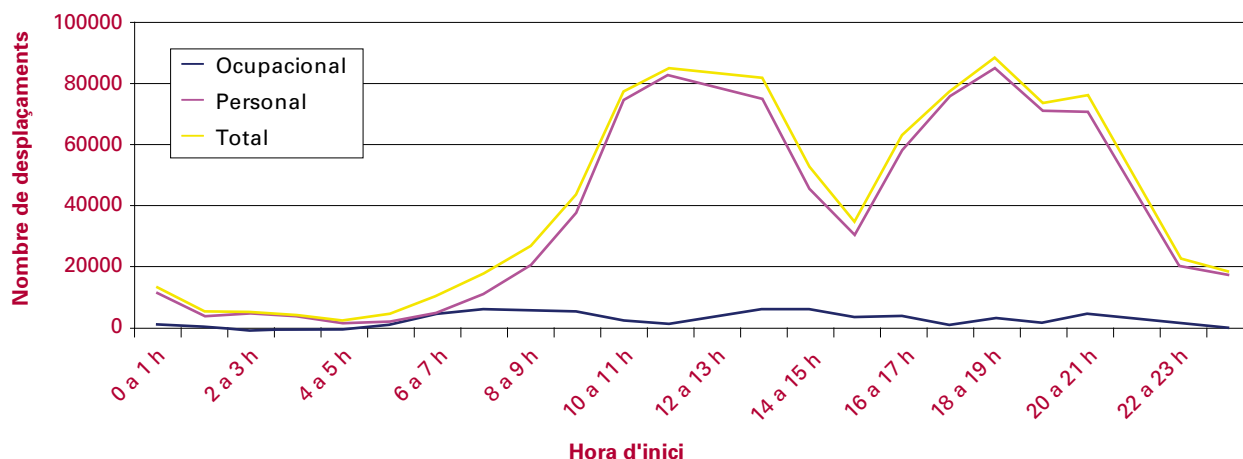
El cronograma dels dies festius (vegeu la figura 2) presenta unes característiques clarament diferenciades

FIGURA 1 Desplaçaments segons motiu i hora. Dies feiners



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

FIGURA 2 Desplaçaments segons motiu i hora d'inici. Dies festius



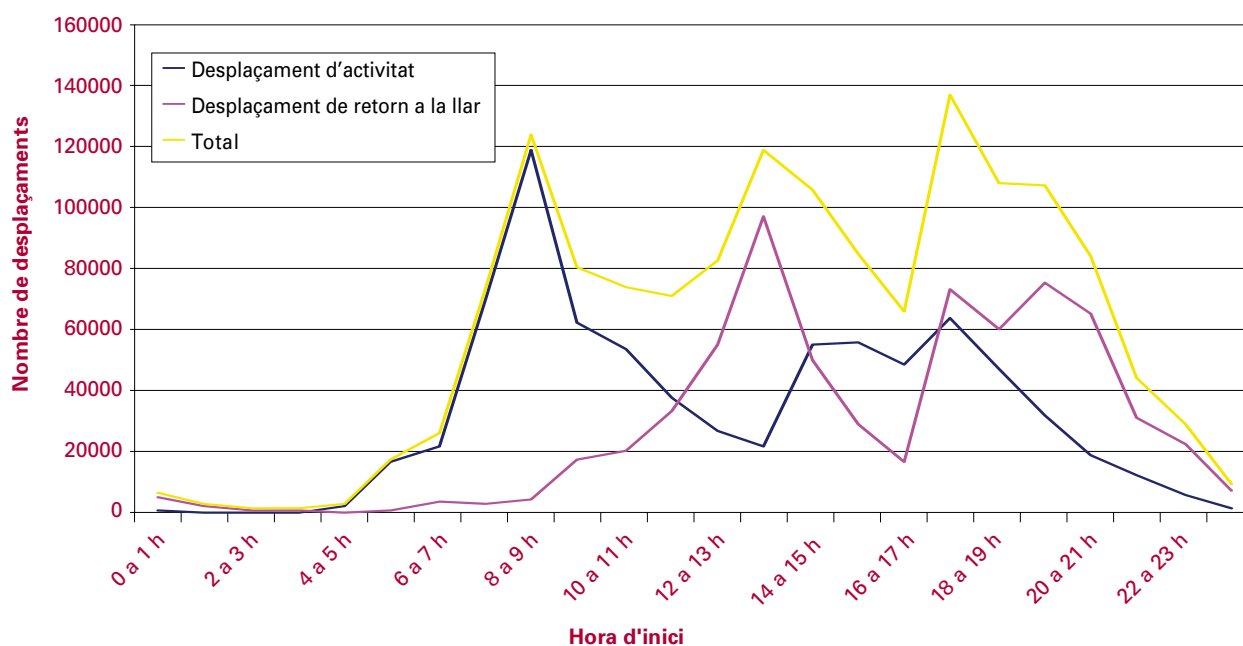
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

respecte a la resta de setmana i mostra un ritme totalment diferent. La poca importància de la mobilitat ocupacional fa que el temps de la mobilitat vingui marcat per les pautes dels desplaçaments personals.

Si es distingeix entre els desplaçaments per anar a realitzar alguna activitat (ocupacional o personal) i les tornades a casa dels dies feiners (figura 3), veiem que l'hora punta del matí (de 8 a 9 h) correspon en la seva totalitat a l'anada a realitzar alguna activitat, principalment ocupacional. L'hora punta del migdia correspon al retorn a la llar, combinació de retorn de treball i de sortides de la població escolar. Finalment, l'hora punta de la tarda és la suma de desplaçaments tant d'anada

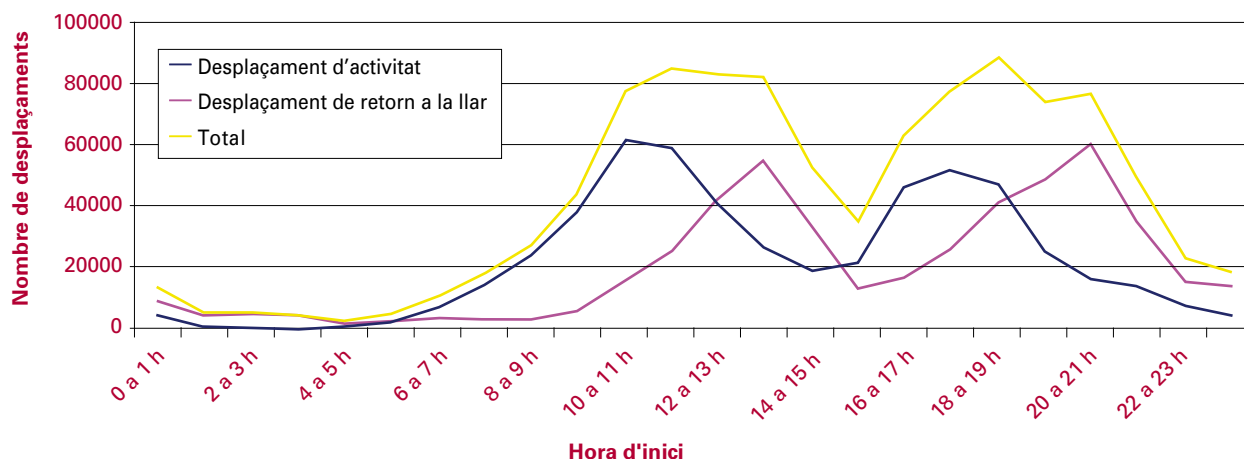
com de tornada. Si s'analitzen els desplaçaments per anar a realitzar alguna activitat, trobem que hi ha una punta clara ja esmentada de 8 a 9 h relacionada amb la mobilitat ocupacional i una de secundària i més dilatada en el temps, des de les 14 a les 19 h, confluència de volums significatius de desplaçaments ocupacionals i personals. Igualment, el retorn a la llar té dues puntes destacades: la primera i més accentuada és de 13 a 14 h i la segona, no tan accentuada però més dilatada en el temps, s'allarga de 17 a 21 h. Per tant, tal com ja s'ha assenyalat, la mobilitat de la tarda es presenta més complexa, ja que està constituïda de la barreja de tots els desplaçaments: ocupacionals, personals i de retorn a la llar.

FIGURA 3 Desplaçaments d'activitat i de retorn segons hora d'inici. Dies feiners



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

FIGURA 4 Desplaçaments d'activitat i de retorn a la llar segons hora d'inici. Dies festius



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

La distinció dels desplaçaments per anar a realitzar una activitat i les tornades a la llar dels dies festius mostra unes pautes temporals menys complexes que la resta de dies de la setmana (figura 4). En aquest cas, podem observar com les hores puntes d'anada i tornada se succeeixen durant la jornada amb pics clars i poc dilatats en el temps.

La durada mitjana dels desplaçaments realitzats pels residents de les Comarques Centrals no és gaire elevada (gairebé 17 minuts). Els desplaçaments per mobilitat ocupacional duren, de mitjana, 16,25 minuts i són lleugerament superiors als realitzats per anar a treballar (16,95) que els realitzats per anar a estudi (14,87). Els desplaçaments per mobilitat personal, en canvi, tenen una durada mitjana superior: 17,26 minuts. No obstant això, sota aquesta etiqueta s'amaguen desplaçaments de durada molt diferent. Els més curts en temps són aquells que es relacionen amb una proximitat i quotidianitat més grans, mentre que els més prolongats tenen un caràcter menys quotidià i més llunyà.

La durada dels desplaçaments realitzats en dies festius és superior a la dels dies feiners: 22,48 minuts. La raó es troba en la durada dels desplaçaments d'oci, ja que el temps del viatge al treball és, de mitjana, inferior al dels dies feiners. Aquestes dades semblen indicar que les activitats de lleure s'associen a espais allunyats de l'entorn de vida quotidiana de la resta de setmana.

4. L'estructura social de la mobilitat

El gènere és una variable que determina en gran mesura la mobilitat de les persones. Dones i homes presenten unes pautes de mobilitat diferenciades. Mentre que les primeres realitzen més desplaçaments per motius personals, fan un ús més intens del territori proper i van més a peu, els homes es caracteritzen per un ús més gran de l'automòbil, per fer uns desplaçaments més allunyats del territori de l'entorn i pel predomini dels viatges a la feina.

Si bé el nombre de desplaçaments total realitzats pels residents de les Comarques Centrals en dies feiners es reparteixen pràcticament a parts iguals entre homes i dones, els motius que els generen són diferents (vegeu la figura 5). Mentre que el nombre més elevat de desplaçaments realitzats per anar a treballar són realitzats pels homes (58,9%), són les dones les protagonistes de la major part dels desplaçaments de mobilitat personal (57,1%).

De mitjana general, tant homes com dones realitzen els mateixos desplaçaments al dia: 3,22 els primers i 3,19 les segones. Però si també ens fixem en l'estructura d'edats apareixen diferències significatives de gènere. Així, les dones de les edats «centrals», entre els 16 i els 64 anys, realitzen més desplaçaments per dia que els homes i aquests es mouen més en les edats extremes, de 4 a 15 anys i els de 65 en endavant. L'assumpció de la «doble jornada» femenina de les dones en les franges centrals d'edat implica la realització d'un gran nombre de desplaçaments quotidians, tant de l'esfera productiva remunerada com personal.

No obstant aquestes anàlisis generals, una visió més detallada per edat i motius aporta un coneixement més matisat d'aquesta realitat. Efectivament, es poden observar repartiments per gènere sensiblement diferents per anar a la feina o a estudi segons l'edat. Entre els adults joves (dels 16 als 29 anys) el pes de desplaçaments de cada gènere s'aproxima a les proporcions que presenta l'estructura de població de les Comarques Centrals. Però aquest comportament «igualitari» de la mobilitat ocupacional minva amb l'edat; entre els 30 i 64 anys, gairebé dos terços dels desplaçaments ocupacionals estan protagonitzats pels homes. En edicions posteriors de l'enquesta caldrà observar si el comportament dels adults joves és un canvi de tendència i a mesura que envelleixen es mantenen aquests comportaments o si, per contra, es tracta d'un repartiment propi de l'edat.

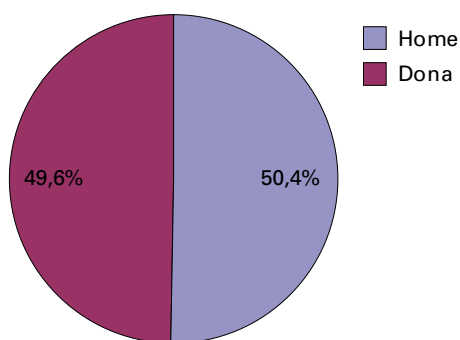
TAULA 3 Mobilitat ocupacional. Repartiment per gèneres i edats. Dia feiner

	Mobilitat per edats		Estructura població	
	16-29 anys	30-64 anys	16-29 anys	30-64 anys
Homes	54,2%	64,3%	52,0%	52,0%
Dones	45,8%	35,7%	48,0%	48,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

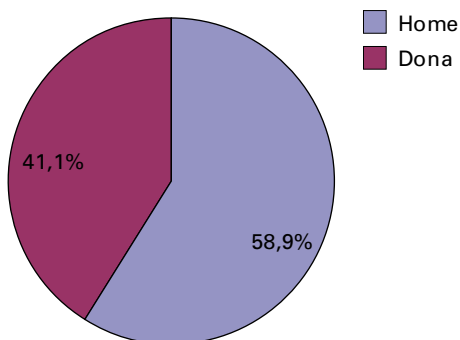
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

FIGURA 5 Nombre de desplaçaments per gènere. Dia feiner

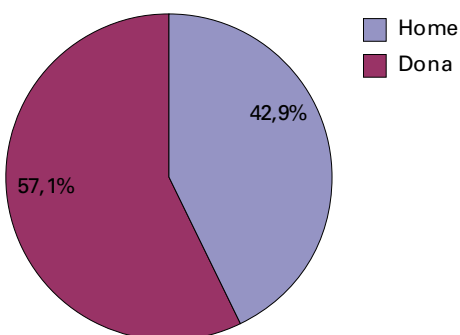
Nombre de desplaçaments total segons gènere



Nombre de desplaçaments per mobilitat ocupacional i per gènere



Nombre de desplaçaments per mobilitat personal i per gènere



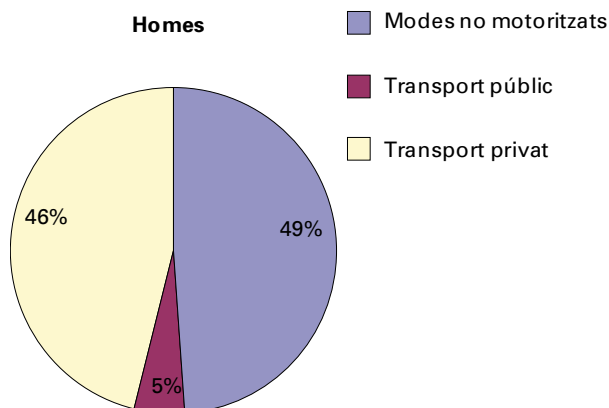
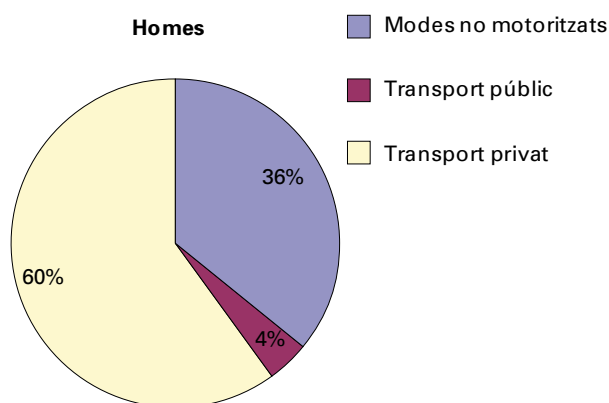
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

TAULA 4 Nombre de desplaçaments i autocontenció municipal segons gènere. Dia feiner

	Desplaçaments/persona		
	Intramunicipal	Intermunicipal	Autocontenció
Home	1,96	1,26	60,7%
Dona	2,24	0,95	70,3%

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

FIGURA 6 Repartiment modal segons gènere. Dia feiner



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

L'ús dels modes de transport és una altra característica que, en gran mesura, es relaciona amb el gènere. Les dones són les que realitzen la major part dels desplaçaments a peu i també en transport públic.

Aquest ús diferenciat dels modes de transport es relaciona amb un ús particular del territori més allunyat en el cas dels homes i més proper a l'entorn de residència per part de les dones. Tant els percentatges superiors d'autocontenció com el menor nombre de desplaçaments intermunicipals per persona i dia realitzats per les dones confirmen aquest fet.

El repartiment modal també varia substancialment segons l'edat dels seus protagonistes: en les franges centrals es fa un ús superior del cotxe, mentre que els desplaçaments a peu són els dominants a les edats «extremes» del cicle vital de les persones. No obstant això, a aquests comportaments relacionats amb l'edat se li juxtaposen els propis de gènere. Analitzant la mobilitat dels residents a les Comarques Centrals en dia feiner per edat i gènere, poden observar-se patrons de comportament paral·lels, encara que més exagerats en el cas dels homes (vegeu la figura 8). Aquests comportaments poden resumir-se en:

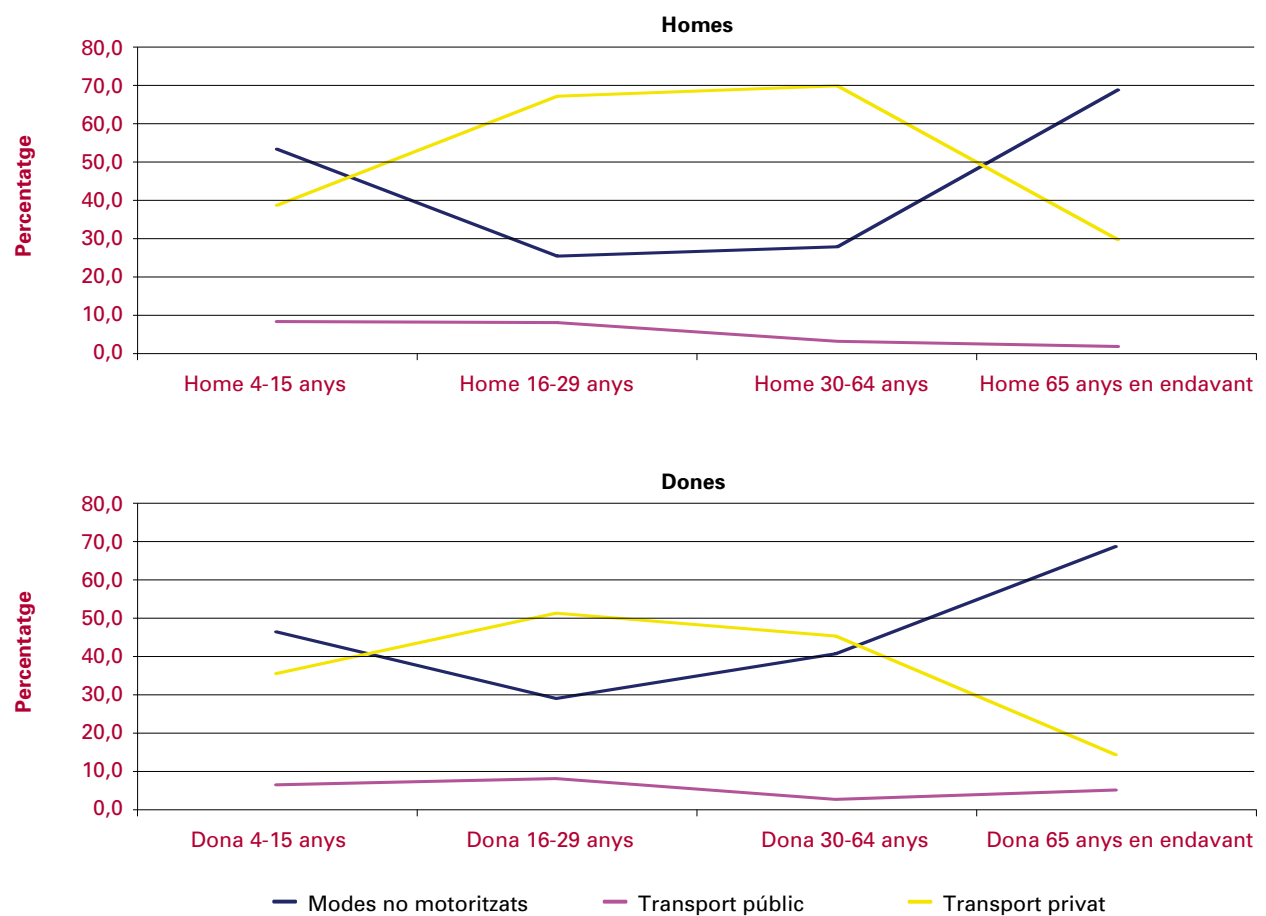
- Un ús majoritari del cotxe per part dels homes en les franges centrals d'edat (amb percentatges superiors al 60%).
- Un pic més concentrat i no tan elevat en l'ús del cotxe per part de les dones. Aquestes, a més, mantenen quotes de desplaçaments a peu més altes al llarg de totes les franges d'edat.
- Un ús del transport públic per part de les dones amb alts i baixos segons l'edat i un manteniment per part dels homes d'un ús descendent a mesura que augmenten els anys.

En definitiva, a les Comarques Centrals les pautes de mobilitat també reflecteixen les diferències de gènere que, per regla general, mostren en el cas de les dones uns repartiments modals més equilibrats entre modes.

5. Relacions territorials

L'àmbit d'estudi es troba en una posició geogràfica central a Catalunya. Aquest element afavoreix el paper

FIGURA 7 Nombre de desplaçaments segons mode de transport, edat i gènere. Dia feiner



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

de ròtula, amb el centre al Bages, entre els diferents àmbits territorials catalans (tret del de les Terres de l'Ebre) i esdevé un indret de cruïlles de diferents eixos de comunicació (del Llobregat, del Congost-Ter, Transversal i el futur eix Diagonal). Tot plegat ajuda a definir unes característiques que configuren els tipus i la intensitat de relacions amb els altres àmbits territorials. Al mateix temps, les Comarques Centrals conformen un àmbit territorial amb una articulació interna encara incompleta amb l'existència de tres pols —Manresa, Vic i Igualada— importants, però amb una relació entre ells feble. La capacitat d'atracció de Barcelona i les relacions amb el conjunt de la seva regió metropolitana són, així, l'element predominant de la mobilitat de les Comarques Centrals.

En el territori de les Comarques Centrals hi tenen lloc els dies feiners més d'un milió i mig de desplaçaments. Aquests desplaçaments els realitzen de manera majoritària (92,6%) els mateixos residents, mentre que el pes dels no residents és marginal. En canvi, pel que fa als desplaçaments de connexió el pes es divideix meitat per meitat entre els residents a les Comarques Centrals i els residents als altres àmbits.

Pel que fa als desplaçaments en dies festius, el seu nombre global diari és menor, però en aquest tipus de desplaçaments el pes dels no residents és més elevat (tant en nombres absoluts com percentuals).

El conjunt d'aquestes dades permet visualitzar que els fluxos que estableixen les relacions territorials són bidireccionals, comparteixen el pes a parts iguals tant residents com no en dies feiners i amb una presència més gran dels no residents en dies festius, i ens indiquen que el territori de les Comarques Centrals és un territori «obert», permeable, utilitzat pels residents d'altres àmbits territorial. Aquesta utilització, però, no suposa una vivència intensa en aquest àmbit per part dels no resi-

dents ja que, com es reflecteix en el quadre, la seva mobilitat és bàsicament de connexió. Els desplaçaments interns, que serien un indicador d'una intensitat més elevada de vivència, hi són molt residuals.

Els desplaçaments per motius ocupacionals són els principals responsables de les relacions territorials dels dies entre setmana, especialment les establertes amb l'àmbit metropolitana, on suposen dos terços dels viatges. També és en les relacions amb aquest àmbit en els dies feiners quan l'ús del transport públic és més important (21%) a causa de l'oferta més important que hi ha.

En les relacions amb els altres territoris, el pes dels desplaçaments per treball i estudi se situen a l'entorn de la meitat. La situació es capgira en dies festius, quan el pes dels viatges per motius personals és aclaparador.

L'anàlisi comarcal permet observar com les relacions territorials de les Comarques Centrals s'articulen seguint els diferents eixos que vertebreren el país. Aquestes relacions, en els dies feiners, perden intensitat a mesura que augmenta la distància respecte del nostre àmbit d'estudi. En canvi, en els dies festius la variable distància no té un paper tan determinant i, a més d'haver-hi més desplaçaments en nombres absoluts, els viatges es fan més lluny. Només la intensitat de fluxos amb el Barcelonès fuig d'aquesta lògica, ja que el seu pes demogràfic suposa un biaix en l'anàlisi. Exceptuant aquest territori, és amb les comarques metropolitanes limítrofes —el Ripollès, la Selva i la Conca de Barberà—, així com amb el Garraf, el Gironès i el Tarragonès, on es donen les relacions més estretes entre setmana. Pel que fa als dies festius, s'intensifiquen les relacions amb les comarques amb un pes demogràfic important i amb les de vocació turística, com l'Alt i el Baix Empordà, el Tarragonès i el Baix Penedès, mentre que reculen el Ripollès, la Segarra i la Conca de Barberà. Aquestes xifres indiquen el doble paper de les Comarques Centrals: d'una banda, són destinació de lleure dels residents de les comarques metropolitanes (i d'aquí el pes més important de les més poblades) però genera fluxos cap a territoris «turístics» com són les comarques costaneres i, en menor mesura, de muntanya, com el Ripollès.

TAULA 5 Desplaçaments en el territori i percentatge de desplaçaments realitzats per no residents segons el tipus de dia de la setmana

	Desplaçaments total	No residents	Residents
Feiner			
Total	1.579.058	7,4	92,6
Interns	1.361.556	0,7	99,3
De connexió	217.502	49,3	50,7
Festiu			
Total	1.285.571	21,3	78,7
Interns	946.371	6,8	93,2
De connexió	339.200	61,6	38,4

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

5.1. Relacions internes

Les relacions intercomarcals pivoten en gran part al Bages: aquesta comarca concentra una gran part dels fluxos de connexió i és l'origen i destinació principal dels desplaçaments de les altres comarques de l'àmbit. Aquest fet pot explicar-se tant pel pes demogràfic del Bages com per la seva centralitat en l'àmbit d'estudi. En concret, el flux comarcal més intens, en dies feiners, té lloc entre les comarques del Bages i el Berguedà, amb 9.000 desplaçaments, i denota la forta vinculació de les dues comarques de l'eix del Llobregat. D'aquest flux, pràcticament dos terços dels viatges ho són per motius ocupacionals. El segon flux en nombre de desplaçaments és entre el

Bages i Osona, amb més de 6.000 desplaçaments i també dos terços dels quals són per motius ocupacionals. El tercer flux en volum el protagonitzen el Bages i l'Anoia, amb uns 4.800, un 60% dels quals tornen a ser per motiu ocupacional. Amb el Solsonès manté un flux superior als 2.800 desplaçaments, dels quals el 58% són per motius ocupacionals. Aquesta comarca constitueix, de fet, la ròtula de les relacions intercomarcals.

Com ja s'ha esmentat, les resta de comarques tenen uns fluxos menys nombrosos, xifra que no respon exclusivament al menor pes demogràfic. Així, Osona té uns fluxos molt menors amb les altres comarques i només el flux amb el Berguedà té una certa importància, amb gairebé 3.000 desplaçaments.

Pel que fa a l'Anoia, té una localització igualment perifèrica en aquest territori i les relacions més intenses, tal com ja s'ha esmentat, són amb el Bages. Amb la resta de comarques hi manté uns fluxos molt minsos.

L'estructura territorial de les relacions intercomarcals de les comarques de l'àmbit de les Comarques Centrals no és excessivament diferent els dies festius, però sí que ho és la intensitat i la motivació. Efectivament, si bé el nombre de desplaçaments que tenen l'origen en l'àmbit comarcal i que hi romanen és superior en dia feiner que en dia festiu, el total de desplaçaments intercomarcals és més elevat en el segon cas que en el primer. La motivació dels desplaçaments es decanta en tots els casos per una gran majoria per motius personals en detriment dels ocupacionals. Per tant, l'ús del territori en dia festiu és més ampli i el lleure, per als individus mòbils, és una activitat que es realitza lluny de casa i no al seu entorn. De tota manera, observant en detall poden veure's alguns canvis en les relacions territorials. Un d'ells és la disminució (l'única de tot l'àmbit) de viatges entre l'Anoia i el Bages, ja que en festius els desplaçaments entre ambdues comarques decauen gairebé a la meitat. Per contra, en dies festius apareix amb força el flux entre el Bages i Osona amb quasi 15.000 desplaçaments, i passa a ser el flux més important del territori en detriment del Bages-Berguedà, que malgrat que augmenta respecte als dies feiners només suposa 12.700 desplaçaments diaris en festius.

5.2. Dinàmiques comarcals

Tal com ja s'ha anat posant de manifest al llarg de l'anàlisi de les dades, la menor capacitat de retenció de fluxos interns dels dies festius i l'augment dels desplaçaments de connexió es tradueix en índexs més baixos d'autocontenció (tant comarcal com municipal) en aquests dies que en els feiners. Així mateix, no existeix una correlació directa entre autocontenció comarcal i autocontenció municipal: l'estructura interna de la comarca, la delimitació dels sistemes urbans i la seva relació amb els límits municipals són algunes de les variables explicatives dels diferents graus de retenció de fluxos en els territoris municipals.

Pel que fa a l'autocontenció comarcal, ronda cap al 90%, i troba el mínim a la comarca de l'Anoia (84,9%) i el màxim al Bages (91,7%). Aquestes xifres baixen uns deu punts percentuals en dies festius, de manera que el mínim és al Solsonès (75,3%) i el màxim al Berguedà, amb el 85,3%.

L'autocontenció municipal presenta índexs molt més baixos que la comarcal i se situa, per al conjunt de les Comarques Centrals, al 64,2% en dies feiners i al 53,4% als festius, xifres que són les més baixes de Catalunya.

La comarca d'Osona presenta una autocontenció comarcal alta, per sobre de la mitjana de l'àmbit tant en feiner com en festiu, però, en canvi, una de les autocontencions municipals més baixes. Es tracta, per tant, d'una comarca fortament cohesionada internament i, al mateix temps, presenta l'existència d'uns sistemes urbans potents, els quals pivoten en municipis importants com Vic, Torelló i Manlleu, que tenen la capacitat d'atreure i generar fluxos de mobilitat ocupacional entre ells.

La comarca de l'Anoia, en canvi, presenta graus d'autocontenció baixos, tant comarcal com municipal. És una comarca en la qual només Igualada representa un nucli potent d'atracció i d'estructuració del territori (el paper de Calaf es situa clarament a un altre nivell). El baix nivell d'autocontenció comarcal es deu bàsicament a les intenses relacions d'aquesta comarca amb la Re-

TAULA 6 Autocontenció comarcal i municipal segons el tipus de dia de la setmana

Comarca de residència	Autocontenció comarcal		Autocontenció municipal	
	Feiner	Festiu	Feiner	Festiu
Anoia	84,9%	78,0%	59,5%	52,4%
Bages	91,7%	84,1%	68,6%	59,2%
Berguedà	88,8%	85,3%	69,1%	58,7%
Osona	91,2%	81,6%	60,2%	46,2%
Solsonès	90,4%	75,3%	75,2%	57,0%
Total	89,7%	81,9%	64,2%	53,4%

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

gió Metropolitana de Barcelona i a la debilitat dels fluxos dels desplaçaments amb les altres comarques del seu mateix àmbit territorial. Diversos factors poden explicar aquesta situació: d'una banda, es troba la gradual incorporació a l'àmbit d'influència de la RMB de l'Anoia sud i, de l'altra, la important crisi productiva de la comarca amb la destrucció de la indústria tèxtil, que ha estat tradicionalment l'activitat econòmica principal. Per tant, es combinen crisi interna i una integració més gran amb els territoris de l'entorn, en especial la Regió Metropolitana. Pel que fa a la baixa autocontenció municipal, la mida petita del terme municipal d'Igualada explica que un bon nombre de polígons d'activitat de la ciutat estiguin situats de fet als municipis confrontants. Es generen així uns fluxos intermunicipals que en la majoria dels casos suposen desplaçaments curts en temps i en espai, però que per al dibuix del mapa municipal queden classificats com a fluxos intermunicipals.

El Bages presenta uns alts graus d'autocontenció, tant comarcals com municipals. Destaca en aquest cas la forta articulació del territori comarcal entorn de la seva capital, Manresa i, al mateix temps, el pes d'aquesta amb els alts pesos d'autocontenció municipals resultants.

El Solsonès presenta altes autocontencions: la segona comarcal i la primera municipal. És, per tant, una comarca amb poques relacions territorials —ni intercomarcals ni intermunicipals—, motivades per unes activitats econòmiques dominants relacionades amb l'entorn immediat, com són les del sector primari o bé del terciari basat en el lleure rural.

El Berguedà presenta una autocontenció comarcal lleugerament més baixa que la mitjana de l'àmbit i una autocontenció municipal sensiblement més alta que la mitjana de les Comarques Centrals. En el primer cas, les relacions que s'articulen entorn de l'eix del Llobregat li fan mantenir intensos fluxos amb el Bages i, en menor mesura, amb Osona, però al mateix temps, el pes de Berga en el conjunt comarcal li dona elevats valors d'autocontenció municipal.

6. Conclusió

Les pautes generals de la mobilitat a les Comarques Centrals presenten característiques semblants a les del conjunt de la Catalunya no metropolitana, com un ús del vehicle privat a l'entorn de la meitat dels desplaçaments, un percentatge lleugerament més baix dels desplaçaments a peu i un ús del transport públic gairebé marginal. Així mateix, les pautes de mobilitat segons el gènere mantenen les diferències d'hàbits del conjunt del país, segons les quals les dones tenen uns patrons de mobilitat més equilibrats que els homes, molt centrats en l'ús del cotxe.

No obstant això, com a tret característic, les Comarques Centrals són les que tenen els índexs d'autocontenció municipal més baixos de tots els àmbits territorials catalans. Ens trobem amb un territori, *a priori*, que presenta una obertura important afavorida per una estructura administrativa dominada per petits municipis, d'una banda, i per l'existència de sistemes urbans plurimunicipals fortament cohesionats, de l'altra.

Així mateix, el nostre àmbit d'estudi té una posició geogràfica central a Catalunya i un caràcter de ròtula el centre de la qual és el Bages. A partir d'aquest posicionament, les Comarques Centrals estableixen unes relacions territorials amb els territoris de l'entorn i van perdent intensitat a mesura que augmenta la distància física. En tot cas, es poden establir diferents intensitats de relació que, per ordre decreixent, serien: la Regió Metropolitana de Barcelona, les comarques limítrofes al nostre àmbit d'estudi, el Gironès i el Segrià i la resta de territori.

Malgrat tot, cal tenir en compte que les relacions territorials canvien d'intensitat i fins de territori segons el dia de la setmana que es tracti; als dies festius és una relació més intensa ocasionada per una mobilitat generada per oci i en què el factor distància és un element menys decisiu a l'hora d'establir les relacions.

Pel que fa a les relacions internes, ens trobem que tenen un caràcter centralitzat al Bages i, probablement, amb Manresa, mentre que la resta de comarques de l'àmbit tenen unes relacions entre elles molt febles i, de vegades, inexistents. La manca d'eixos vertebradors del conjunt d'aquest territori i l'existència de comunicacions en diferents sistemes de transport més fortes amb d'altres àmbits, especialment amb la Regió Metropolitana, de ben segur que tenen a veure amb aquest fet.