

11.- CONCLUSIONS

En base a la metodologia emprada en aquesta tesina i als resultats obtinguts en apartats anteriors, les principals conclusions que es poden extreure són les següents:

1.- Influència del ferrocarril: La primera conclusió és que el mode ferroviari influeix, i molt, en els resultats, és a dir, que aquelles comarques que disposen d'alguna parada de tren relativament important aconseguen resultats bastant millors que les que no en disposen.

De fet les comarques amb expedicions ferroviàries tenen un indicador global ponderat mig de 3,76, mentre que les que no en disposen és només de 2,68.

Són exemples de comarques ben servides pel ferrocarril el Ripollès, la Terra Alta, l'Alt Camp, el Baix Ebre o el Baix Penedès. Per contra comarques no servides i amb mals resultats són el Pallars Sobirà, el Pla de l'Estany, el Baix Empordà, el Solsonès o la Vall d'Aran o el Berguedà. Són excepcions les comarques de l'Alta Ribagorça i de l'Alt Urgell que, tot i no disposar de cap parada de tren, obtenen uns resultats prou satisfactoris.

2.- Coeficient de variació força baix: És especialment notòria la uniformitat dels resultats que ve donada per un coeficient de variació (c.v.) força baix en gairebé tots els indicadors. Això ens indica que no hi ha grans desigualtats en quant a la disponibilitat de transport públic col·lectiu entre comarques.

El coeficient de variació de l'indicador global ponderat és de 0,35, un resultat força bo tenint en compte que el llindar a partir del qual es considera que la mostra és uniforme és de 0,3.

De tots, els indicadors amb un coeficient de variació més gran i, per tant, menys fiables, són els relatius a la superfície urbana o urbanitzable. El seu impacte negatiu, però, es veu reduït pels pesos menors que s'han atorgat a aquest tipus d'indicador.

3.- Capitals de província mal servides: En general es pot parlar d'uns mals resultats d'aquelles comarques que disposen d'alguna capital de província, és a dir, del Barcelonès, del Tarragonès, del Gironès i del Segrià.

L'indicador ponderat global mig d'aquestes comarques és significativament inferior que l'indicador ponderat global mig de totes les comarques: 3,12 i 3,53 respectivament.

La clau d'aquests mal resultats rau, principalment en els indicadors referents a la disponibilitat de transport públic per connectar cada capital amb alguna de les altres tres, que són molt dolent. Cal, doncs, potenciar la comunicació en TPC entre les capitals.

4.- Bons resultats de les comarques tarragonines: Un dels resultats més sorprenents de la tesina és que les comarques tarragonines i, més concretament, les comarques de les terres de l'Ebre, obtenen uns resultats més bons dels que es podria esperar en un principi.

Òbviament influeix molt la presència del ferrocarril en gairebé totes elles, tot i que les expedicions no siguin gaire nombroses. El fet de tenir mobilitats obligades (tant totals com en TPC) molt reduïdes donen uns indicadors molt elevats.

El valor mitjà de l'indicador ponderat global de les comarques tarragonines és de 4,32, molt superior al 3,53 de totes les comarques.

5.- Mal resultat de les comarques lleidatanes: Al pol contrari que les comarques tarragonines s'hi troben les terres lleidatanes. Són, sense cap mena de dubte, les comarques que disposen d'una pitjor disponibilitat de transport públic col·lectiu.

Tot i disposar varies comarques d'expedicions ferroviàries, la freqüència d'aquestes és molt inferior que les línies que van cap a Tarragona o cap a Girona. Com a exemple es pot parlar del deficient servei que presta la línia Lleida – Pobla de Segur.

El valor mitjà de l'indicador ponderat global de les comarques lleidatanes és de 2,67, molt per sota del 3,53 de totes les comarques.

6.- Barcelona millora amb les vegueries: si s'analitzen els resultats de Barcelona com a província i Barcelona com a vegueria s'observa que els segons són molt millors que els primers, ja que en la vegueria de Barcelona s'exclouen les tres comarques barcelonines amb pitjors resultats: el Berguedà, el Bages i Osona.

El valor mitjà de l'indicador ponderat global de les comarques que conformen la província de Barcelona és de 3,87, mentre que el mateix indicador per a les comarques que formen la vegueria de Barcelona és de 4,32, el que suposa un augment força significatiu.

7.- Les vegueries “noves” no obtenen bons resultats: De les set vegueries que es volen constituir, n'hi ha tres que són totalment “noves”. D'elles, només la vegueria de les terres de l'Ebre obté bons resultats. Les

altres dues, les de Catalunya Central i les de l'Alt Pirineu i Aran són les vegueries amb pitjors resultats.

Caldrà fer un esforç des de les Administracions per equilibrar el territori en matèria de transport públic si finalment es tira endavant aquesta nova distribució territorial.

8.- La nova proposta redueix el coeficient de variació: Amb un cost anual de 1.816.567 € durant els propers 10 anys, es pot implantar un seguit de millores en la xarxa de transport públic col·lectiu que permeten reduir el coeficient de variació del 0,35 actual fins al 0,27.

Cal recordar que el llindar superior a partir del qual es pot considerar que la mostra és uniforme és de 0,3 i, per tant, amb les millores proposades s'aconsegueix aquest l'objectiu de rebaixar aquest valor.

BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA

- **Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT)**, que ha facilitat les dades de població i superfície urbana de cada comarca, a través de la seva pàgina web (www.idescat.es) i de consulta personalitzada.
- **L'Autoritat Metropolitana del Transport (ATM)**, que ha facilitat informació de les dades de mobilitat mitjançant l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO). Pàgina web: www.atm-transmet.org
- **El Departament de Transports Públics de Catalunya**, depenent de la Generalitat de Catalunya.
- **L'Entitat Metropolitana de Barcelona (EMT)**.