

La mobilitat habitual per treball a Catalunya. Evolució recent (1986-2006) i característiques demogràfiques

Marc Ajenjo i Cosp

*Departament de Sociologia, Universitat Autònoma de Barcelona
i Centre d'Estudis Demogràfics
majenjo@ced.uab.es*

Resum

L'objectiu de l'article és l'anàlisi de l'evolució de la mobilitat habitual per treball al conjunt de Catalunya durant el període 1986-2006. Resumir quina ha estat l'evolució de la mobilitat habitual per treball a Catalunya en aquests anys només és possible abusant de la paraula *increment* de tres elements que apunten en una mateixa direcció: un *increment* de l'ocupació, un *increment* de la dissociació entre el municipi de residència i el de treball, i un *increment* de la distància entre ambdós municipis.

L'estructura per edat i sexe d'aquesta mobilitat permet concloure que els homes són, en general, molt més mòbils que les dones, però, sobretot, que la diferència més important es dona en l'ús dels modes de transport, ja que ells n'utilitzen un de privat en una proporció molt major que no pas elles. Una qüestió prou interessant és constatar si les diferències es mantenen entre els més joves o bé si es tracta d'una rèmora del passat amb una clara tendència a la desaparició. L'anàlisi permet concloure que, tot i que la diferència s'esmoreeix, en cap cas se n'albira la desaparició a curt o mitjà termini.

Paraules clau: Mobilitat habitual per treball, Catalunya, efecte edat/generació, gènere.

Resumen

El objetivo del artículo es el análisis de la evolución de la movilidad habitual por trabajo en el conjunto de Cataluña durante el periodo 1986-2006.

Resumir cuál ha sido la evolución de la movilidad habitual por trabajo en Cataluña en estos años sólo es posible abusando de la palabra *incremento* de tres elementos que apuntan en una misma dirección: un *incremento* de la ocupación, un *incremento* de la disociación entre el municipio de residencia y el de trabajo, y un *incremento* de la distancia entre ambos municipios.

La estructura por edad y sexo de esta movilidad permite concluir que los hombres son, en general, mucho más móviles que las mujeres, pero, sobre todo, que la diferencia más importante se da en el uso de los modos de transporte, ya que ellos utilizan uno privado en una proporción muy mayor que no ellas. Una cuestión lo bastante interesante es constatar si las diferencias se mantienen entre los más jóvenes o bien si se trata de una rémora del pasado con una clara tendencia a la desaparición. El análisis permite concluir que, aunque la diferencia se amortigua, en ningún caso se avista la desaparición a corto o medio plazo.

Palabras clave: Movilidad habitual por trabajo, Cataluña, efecto edad/generación, género.

Abstract

This paper aims at analyzing recent trends of labour commuting in Catalonia maximizing the temporal data coverage of this phenomenon. Harmonizing the basic characteristics of two different data sources, the statistics associated to population registers and censuses from 1986, 1991, 1996 and 2001; and the Living Conditions Survey from 2006, has been necessary.

We need to overuse of the word “increase” to summarize the recent trends of labour commuting in Catalonia. The evolution of commuting in the recent years can be decomposed into three different elements pointing in the same direction: an increase of employment, an increase of dissociation between municipality of residence and work municipality, and an increase of the distance between both municipalities.

The age and sex structure of commuting shows that men are generally more likely to move than women. Nevertheless, the mode of transport is the variable showing more differences. Hence, men use private transport in a remarkable higher proportion than women. It is also interesting to analyze if these differences remain among young cohorts or, by contrast, it is a behaviour from previous cohorts with a clear tendency to disappear. Results prove that although difference is reduced it will not disappear in the short or medium term.

Keywords: Labour commuting, Catalonia, age/cohort effect, gender.

1. La denominació mobilitat habitual per treball

Pràcticament tota activitat és origen d'un desplaçament, de manera que una classificació clàssica de la mobilitat ha estat en funció del grau d'obligatorietat de l'activitat que el genera, distingint-se entre *mobilitat obligada* i *mobilitat no obligada*. Mentre que en la primera s'encabeixen els desplaçaments induïts per motius de treball i d'estudi, activitats considerades com a essencials per a viure, en la segona s'inclourien la resta de causes, en un calaix de sastre definit per exclusió i complementari a l'anterior.

Així, si l'anomenada *mobilitat obligada* queda perfectament acotada, la *mobilitat no obligada* comprèn un major o menor nombre de causes en funció dels interessos de la recerca. A tall d'exemple, en l'*Enquesta de Mobilitat Quotidiana* de 2006¹ es pregunta el motiu dels desplaçaments acotant-los a les següents categories: tornada a casa, anar a la feina, anar a l'escola o universitat, formació complementària no reglada, compres quotidianes, compres no quotidianes, metge, visites a amics o familiars, acompanyar a altres persones, gestions de feina, gestions personals, àpat no d'oci, activitats esportives, activitats culturals, altres activitats d'oci, passeig, tornada a segona residència, tornada hotel, tornada a domicili d'altres, i altres circumstàncies. Un total de 20 motius, incloent-n'hi un d'obert per possibles motius no esmentats.

Fins a l'anterior edició de l'*Enquesta de Mobilitat Quotidiana* es feien servir els apel·latius de *mobilitat obligada* i de *mobilitat no obligada* per distingir-ne els dos grans tipus de desplaçaments, una denominació que també s'emprava des d'altres fonts i la majoria de recerques. Ara bé, segons el que se sol entendre per *obligat* i *no obligat*, anomenar amb aquests adjectius la mobilitat és més que discutible. Perquè tan obligat és anar a treballar com anar a comprar, així com tan obligat és anar a l'escola com acompanyar-hi els fills quan aquests no tenen autonomia per anar-hi sols, o acompanyar una persona incapacitada al metge quan la seva salut ho requereix.

En conseqüència, darrerament s'està optant cada cop més per prescindir dels adjectius *obligat* i *no obligat*, els quals porten una càrrega ideològica important. Tradicionalment es consideraven com a obligades les tasques lligades a activitats pròpiament masculines –treballar i estudiar–, mentre que es consideraven com a no obligades el conjunt d'activitats reproductives, associades clàssicament a activitats femenines –comprar, tenir cura dels nens i les persones grans, per exemple. L'opció de substituir la denominació *obligat* per altres ha estat presa, per exemple, pels responsables de l'*Enquesta de Mobilitat Quotidiana*, que en la darrera edició han optat per distingir tres tipus de mobilitat: *ocupacional* –que inclou treball i estudis–, *personal* –que seria la resta de motius pels quals algú pot sortir de casa–, i *de tornada a casa*.²

1. Es pot consultar a <http://www.atm.cat/cat/apartado4/ap4_04.htm>.

2. Tot sembla indicar que l'Institut d'Estadística de Catalunya també està canviant la denominació, malgrat que en alguns apartats de la seva pàgina web (<www.idescat.cat>) manté el nom de mobilitat obligada.

En aquest article, i com que no es té en compte la mobilitat generada pels estudis s'ha decidit anomenar-la simplement com a *mobilitat per treball*. A més, i malgrat que en un sentit ampli la mobilitat per treball és tota la que es produeix entre el lloc de residència i el de treball, cal tenir en compte que aquí només s'analitza aquella mobilitat que presumiblement es duu a terme a diari, aspecte que en el títol ha comportat afegir-hi l'adjectiu habitual, de manera que es parlarà en tot moment de *mobilitat habitual per treball*.

Així, en alguns col·lectius, la distància residència/treball difícilment és assumible a diari, de manera que, amb tota probabilitat, els desplaçaments tindran una periodicitat inferior. Es tracta molt sovint de treballadors que mantenen una segona residència que nominalment es considera com la primera, o altres que tenen el lloc de residència i de treball molt allunyats i, per tant, que treballen des de casa, desplaçant-se només de tant en tant. Tots aquests casos han estat exclosos de les anàlisis.³

Respecte de la mesura de la mobilitat, cal tenir present que bona part de la bibliografia especialitzada sol considerar que es duu a terme un desplaçament quan es traspassen uns límits municipals, mentre que, en la resta de casos, quan la mobilitat és interna al mateix municipi, se sol considerar que no hi ha hagut desplaçament, o com a molt un de rang inferior. En aquest sentit aquí es parlarà, respectivament, de desplaçaments intermunicipals i desplaçaments intramunicipals, els quals es considera que tenen un rang diferent.

Per tant, l'evolució de la mobilitat serà analitzada, en primer lloc, com el canvi que es pugui haver produït en el tipus de desplaçaments, en la correlació entre desplaçaments intermunicipals i intramunicipals, però també com a magnitud de la distància. Així, tal i com certifica López Redondo (2003, p. 11) en parlar de la mobilitat en general, la distància dels desplaçaments pot arribar a ser tan important com el seu caràcter: "El primer element que caracteritza l'evolució de la mobilitat a la regió metropolitana de Barcelona al llarg dels darrers anys ha estat, com s'ha dit, la multiplicació del nombre de desplaçaments realitzats per la població i, el que és més significatiu, l'allargament de les distàncies recorregudes".

Així, per mobilitat per treball s'entendrà tant la dissociació entre els municipis de residència i treball –percentatge de treballadors que canvien de municipi–, com el temps que s'utilitza en els desplaçaments, tant si és dintre del mateix municipi o quan es tracta de desplaçaments externs.

Un darrer aspecte íntimament lligat a la mobilitat, i que també ha estat objecte d'anàlisi, és l'ús dels modes de transport per a realitzar els desplaçaments; un ús que, segons tots els indicis, comporta un major protagonisme per als modes privats, en detriment dels públics i dels desplaçaments a peu, qüestió que també serà abordada.

3. Un major detall de la metodologia aplicada per acotar aquest col·lectiu es troba a Ajenjo (2005).

2. Fonts utilitzades i apunt metodològic

En tant que l'objectiu és l'anàlisi de la mobilitat i la seva evolució al conjunt de Catalunya, s'ha descartat l'ús de fonts que no abracin tot el territori català i que no tinguin un abast temporal prou important. Així, tot i que probablement una de les millors fonts per estudiar la mobilitat avui a Catalunya és l'*Enquesta de Mobilitat Quotidiana*, ha estat descartada perquè no complia els dos requisits anteriors: malgrat que el seu àmbit territorial en l'edició de 2006 és el territori català en el seu conjunt, les edicions de 1996 i 2001 només es dugueren a terme a la Regió Metropolitana de Barcelona.

L'única font que compleix els requisits esmentats són les estadístiques adjuntes als censos i padrons de població. Així a Catalunya, ja en el Padró de 1986 es varen incloure algunes preguntes que feien referència a la mobilitat per treball i/o estudis,⁴ preguntes completament homogènies a les que s'inclogueren en el Cens de 1991, i en el Padró de 1996. Per altra banda, en el Cens de 2001 s'ha incorporat algun canvi que en dificulta, en certa mesura, la comparabilitat. Els canvis que, des del punt de vista d'aquest treball, més destaquen són:

- Quan es pregunta pel lloc de treball s'afegeix, per primer cop, la possibilitat de considerar que es treballa a diversos municipis. Aquesta opció no es contemplava fins ara, de manera que aquest col·lectiu havia de considerar si treballava al mateix municipi de residència o a un altre. Malgrat que això representa una aproximació més acurada de la mobilitat, comporta alguns inconvenients que en dificulten la comparació: no se'ls pregunta en quin municipi se situa el seu lloc de treball principal, per exemple, ni el mode de transport que utilitzen per desplaçar-se, ni tampoc el temps que triguen a fer el desplaçament.
- Aquest col·lectiu representa un 6,4% dels ocupats majors de 15 anys residents a Catalunya. El tractament que se'ls ha donat ha estat considerar que el seu lloc de treball no coincideix amb el de residència, de manera que s'afegeix al col·lectiu que realitza una mobilitat intermunicipal. El fet que en desconeguem el seu mode de transport n'altera, d'alguna manera els resultats, sobretot si els seus desplaçaments no es reparteixen per al conjunt dels modes com ho fan els de la resta d'ocupats. En treballar en més d'un municipi el més probable és que efectuïn desplaçaments en vehicle privat, de manera que l'ús del cotxe es troba lleugerament subestimat en el Cens de 2001; un problema similar al que es dona amb el temps de desplaçament.
- No s'interroga per un únic mitjà de transport, sinó que literalment la pregunta específica que "si feu servir diversos mitjans de transport, assenyaleu

4. Malgrat que al Cens de 1981 s'hi inclogueren qüestions referides a la mobilitat, la informació que se'n pot obtenir no és estrictament comparable.

els dos que cobreixin més recorregut”. Aquest canvi té dues cares, ja que si bé és cert que aporta una major exactitud en la informació, també és cert que en dificulta l’elaboració de sèries històriques. Aquesta apreciació ha generat algun problema quan la combinació implicava un mode públic i un de privat. La solució ha estat repartir aquests casos entre el conjunt de modes de transport.

- Per primer cop es pregunta pel temps de desplaçament entre la residència habitual i el lloc de treball, una informació que per primer cop es pot obtenir per al conjunt de Catalunya. Tot i que la informació es recull en intervals, aquí s’ha tractat quantitativament assignant la marca de classe al punt mig de l’interval.

Per aquest treball s’ha disposat dels fitxers de microdades dels quatre moments. En el cas dels anys 1986, 1991 i 1996 s’ha comptat amb una mostra del 20% d’aquestes registres, mentre que per al Cens de 2001 s’ha disposat de la totalitat dels registres de Catalunya.

La substitució de les clàssiques renovacions padronals pel Padró Continu de població ha comportat que es perdés l’estadística que hi anava associada, de manera que no es disposa, per a l’any 2006, d’una font estrictament comparable que en permeti enllaçar les sèries. El fet que metodològicament l’Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 sigui molt diferent n’impedeix també el seu ús. En aquest sentit, l’*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006*, ofereix més possibilitats. Es tracta de l’antiga enquesta metropolitana, que el 2006, per primer cop, amplia el seu àmbit territorial al conjunt de Catalunya. Tot i que les qüestions que s’hi formulen són molt similars a les dels censos i padrons, de manera que la seva comparabilitat és elevada, hi ha algunes diferències que cal destacar:

- En primer lloc, cal que ens referim a la novetat que introduïa el Cens de 2001 per als que treballen a més d’un municipi. Estrictament l’enquesta no incorpora aquesta possibilitat, sinó que inclou un ítem de resposta quan pregunta pel lloc de treball habitual que diu “és irregular, no té un lloc de treball fix”, opció que ha estat escollida pel 8,7% dels ocupats majors de 15 anys. Ara bé, aquesta opció no té el mateix significat que l’opció de treballa a diversos municipis del Cens de 2001. En primer lloc cal tenir en compte que l’enquesta incorpora en l’enunciat de la pregunta que el lloc de treball pel qual pregunta és l’habitual, de manera que si algú treballa en més d’un municipi hauria de respondre estrictament pel lloc de treball més rellevant. A més, respondre que no es disposa d’un lloc de treball fix, pot comportar no tant que es treballi a diversos municipis, sinó que no es treballa sempre, que la feina és esporàdica. Aquestes incerteses han comportat que s’optés per prescindir d’aquest col·lectiu, considerant que el seu lloc de treball era desconegut.

- Tot i que només pregunta per un mode de transport, permet donar una resposta que sigui la combinació de diferents modes col·lectius, així com la combinació de privats i col·lectius. Aquestes respostes s'han repartit entre la resta.
- També pregunta el temps de desplaçament i ho fa a tothom qui treballa fora de casa, treballin o no en més d'un municipi, qüestió que també en dificulta una mica la comparabilitat. A més, i a diferència del Cens de 2001, no es tracta d'una pregunta precodificada mitjançant intervals.

Una altra qüestió a remarcar és que en tractar-se d'una enquesta amb una mostra limitada, no ha estat possible obtenir els mateixos indicadors que en la resta. Així, per exemple, en les anàlisis de la mobilitat en funció de l'edat ha calgut fer mitjanes mòbils per suavitzar la tendència. En el cas d'aquesta enquesta, no s'ha disposat de les microdades, sinó d'una explotació realitzada *ad hoc* per l'IDESCAT.⁵

Tot i que aquestes han estat les úniques fonts de mobilitat utilitzades, per determinar qüestions referents a la separació física entre els municipis de residència i de treball s'ha utilitzat el SIMCAT, un Sistema d'Informació Geogràfica desenvolupat per la consultora M-crit per al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.⁶

3. Evolució de la mobilitat habitual per treball a Catalunya (1986-2006)

La mobilitat habitual per treball, en el sentit més clàssic del terme, és a dir, com a percentatge de persones que canvien de municipi per anar a treballar, ha augmentat considerablement de 1986 a 2006, fent-ho de forma ininterrompuda fins el 2001, i estabilitzant-se a partir d'aquest moment. De només un 28,7% d'individus que treballaven a un municipi diferent al de residència el 1986, es passà a un 35,0% el 1991, a un 41,4% el 1996, i al voltant del 45% el 2001 i el 2006 (vegeu la taula 1).

Excepte en el darrer quinquenni, la tendència en cadascun dels quinquennis anteriors és similar, amb independència d'altres factors que podrien preveure's com a importants, com pot ser la mateixa conjuntura econòmica. Així, per exemple, l'increment de la mobilitat entre 1991 i 1996 es dona en un moment de forta recessió econòmica, que pot ser mesurada a partir de l'increment de l'atur, el qual passa d'afectar un 14,2% dels actius a afectar-ne un 19,3%. Aquest augment és interpretat per alguns autors (Artís *et al.*, 2000) com una reacció lògica a la davallada econòmica: l'augment de la taxa

5. Volem agrair a l'IDESCAT que ens hagi permès treballar amb les microdades de censos i padrons, així com l'explotació que ens ha dut a terme de l'*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya, 2006*.

6. Es pot obtenir més informació sobre el SIMCAT a Esquis (2002) i a Ajenjo (2005).

d'atur implicaria menys possibilitats de trobar feina a la mateixa regió de residència i, per tant, fomentaria el creixement dels desplaçaments intermunicipals. Ara bé, aquesta afirmació no sembla que s'adeqüi als moments posteriors, sobretot en el quinquenni següent –1996-2001–, quan la mobilitat s'incrementa en uns quatre punts percentuals, mentre que l'atur en descendeix uns nou.

Cal anar a buscar la causa d'aquest increment en un dels trets essencials de l'evolució de Catalunya en aquests darrers anys, que no ha estat altre que la redistribució territorial del poblament, per una banda, i de les activitats econòmiques, per l'altra, caracteritzades ambdues per la descentralització tant del lloc de residència com de l'ocupació. Com afirmen Sau i Carbó (1996), la redistribució de la població s'ha produït, sobretot, des de la comarca del Barcelonès i les zones pròximes, a la segona corona i a les comarques litorals, que han esdevingut les més dinàmiques. El creixement d'aquestes zones, que en èpoques anteriors provenia de l'exterior de Catalunya, procedeix ara de l'interior, bàsicament del continu metropolità, i és el responsable directe de la dinàmica poblacional entre, com a mínim, 1986 i 2001, en tant que a partir d'aquest moment les migracions internacionals juguen un paper molt important en la dinàmica poblacional.

El creixement descentralitzat afecta sobretot els municipis propers a les grans ciutats i genera un procés de suburbanització difusa o "metropolitanització" del territori, el qual ha comportat l'increment notable de la mobilitat entre el lloc de residència i el lloc de treball i per tant de les interrelacions entre els municipis, configurant-se una xarxa oberta i dinàmica amb estructura reticular i formada per multitud de connexions (Clusa, 1995).

D'alguna manera, l'Àmbit Metropolità encapçalaria aquest conjunt de transformacions. Cal destacar que en els darrers 25 anys s'han esdevingut dos processos diferents: per una banda, des del punt de vista funcional, el seu territori s'integra cada cop més; però per l'altra, tant la població com les activitats productives i els serveis, es van difonent sobre l'espai. No obstant, al mateix temps que s'integra i es difon sobre el territori, la ciutat metropolitana s'especialitza i es jerarquitzava interiorment (Nel·lo, 1995), fet que provoca un increment de les necessitats de mobilitat dels ciutadans.

L'increment de la mobilitat des de la perspectiva de la proporció de persones que diàriament canvien de municipi per anar a treballar ha anat acompanyat per un augment de la mobilitat des de la perspectiva de la separació física, mesurada a vol d'ocell, entre el lloc de residència i el de treball. Aquesta distància s'ha incrementat, en quinze anys, en uns dos quilòmetres i mig, passant dels 10,77 quilòmetres el 1986 als 13,64 el 2001 (vegeu la taula 1). Malgrat l'increment, els canvis en la distància en línia recta no són tan importants com *a priori* fóra de preveure, i molt menys importants que l'augment de la mobilitat mesurada només com a canvi de municipi: en quinze anys, la discordança entre els municipis de residència i treball s'incrementa en un 57%, mentre que la distància només ho fa en un 27%.

Taula 1
Evolució de la mobilitat habitual per treball. Població ocupada,
Catalunya, 1986-2006

	1986	1991	1996	2001*	2006*
Percentatge de persones que...					
... treballen al mateix municipi	71,3%	65,0%	58,6%	55,0%	54,5%
... canvien de municipi	28,7%	35,0%	41,4%	45,0%	45,5%
Distància mitjana en línia recta pels que canvien de municipi (en km)	10,77	11,14	12,72	13,65	
Mitjana de temps utilitzat en el desplaçament pels que...					
... treballen al mateix municipi, però no a casa				16,3	14,4
... canvien de municipi				29,8	29,6
Total				22,1	21,7

* La informació per a 2001 i 2006 no es correspon exactament a la mateixa que en els altres tres moments. Vegeu l'apartat metodològic per a un major detall.

Font: elaboració pròpia a partir dels Padrons de 1986 i 1996, dels Censos de 1991 i 2001; i de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006.

Aquesta diferència en l'evolució mostraria que l'increment de la mobilitat habitual per treball és molt major en la tendència a treballar en un municipi diferent al de residència que en la distància recorreguda per part dels que es desplacen de municipi. Cal tenir en compte, a més, que es tracta d'una distància en línia recta, i que no té en compte el temps real que es requereix en el desplaçament. En aquest sentit, si tenim en compte que de 1986 a 2001 la xarxa viària ha canviat ostensiblement, i que també s'han donat algunes millores en el transport públic, s'estima que el temps de desplaçament entre el lloc de residència i el de treball s'ha mantingut bastant estable en aquests quinze anys (Ajenjo, 2005). Una primera idea d'aquesta estabilitat ens la dona la mitjana de temps de desplaçament entre 2001 i 2006,⁷ que no canvia massa ni en els desplaçaments interurbans ni tampoc en els desplaçaments intraurbans (vegeu la taula 1).

Aquesta estabilitat semblaria indicar que hi ha un llindar teòric en el temps que hom està disposat a gastar diàriament en desplaçaments, llindar que malgrat els canvis en el comportament de la mobilitat, i malgrat els canvis en la xarxa viària, es manté probablement bastant estable.

7. Tal i com s'explica a l'apartat de fonts i metodologia, cal tenir en compte que ambdues fonts no recullen la informació de la mateixa manera, de manera que cal anar molt en compte a l'hora de fer les comparacions pertinents.

Malgrat que en si mateix l'increment de la distància en línia recta no ha estat molt elevat, sí que ho ha estat en termes absoluts, és a dir, tenint en compte l'increment en el nombre de persones que es mouen. Prenem com a exemple el que ha ocorregut entre 1986 i 2001. En aquests quinze anys, la població en edat de treballar ha augmentat, ho ha fet el percentatge d'ocupats, la proporció dels que canvien de municipi per treballar i, en darrer lloc, la distància en línia recta recorreguda. Tenint en compte tots aquests canvis hom pot conjecturar que el total de quilòmetres en línia recta que es recorren diàriament a Catalunya s'ha més que triplicat en només quinze anys, un increment molt espectacular que cal preveure que hagi evolucionat en la mateixa línia en el darrer quinquenni –2001-2006.⁸

Respecte de l'altra mesura associada a la mobilitat, l'ús dels modes de transport, la conclusió més notable és que el transport privat en general, i el cotxe en particular, han guanyat, si més no fins ara, la batalla de la mobilitat. Fent un cop d'ull ràpid a l'evolució dels diferents modes s'observen dos períodes clarament diferenciats, de 1986 a 1996, caracteritzat per una increment espectacular dels modes privats en detriment de tots els altres, i de 1996 a 2006, on la nota dominant ha estat l'estabilitat (vegeu la taula 2).

El 1996, per primer cop, més de la meitat de les persones que treballen, un 53,0%, es desplaça al seu lloc de treball utilitzant el cotxe, que afegint-hi tots aquells que fan servir l'altre mode de transport privat mecanitzat, la moto, arriben a representar un 57,6%, xifra que només deu anys enrere se situava uns quinze punts per sota, i que s'ha mantingut molt estable fins el 2006.

Lògicament, aquest increment ha estat acompanyat de decrements paral·lels en els altres modes. En primer lloc en els no mecànics, que perderen gairebé 10 punts entre 1986 i 1996, i s'estabilitzaren posteriorment. Per altra banda, la pèrdua d'importància del transport públic ha estat, encara que menor, també molt significativa, i també concentrada entre 1986 i 1996. Respecte dels diferents mitjans col·lectius, cal destacar que la pitjor part, la major pèrdua, se l'emporten els mitjans que utilitzen la xarxa viària, mentre que entre els transports ferroviaris –Ferrocarrils de la Generalitat, RENFE i metro– l'estabilitat ha estat molt més gran.

L'expansió de l'ús del transport privat en els desplaçaments s'ha vist afavorida per l'increment del parc de vehicles en general, i per la generalització del cotxe en particular. Així, des de 1986 a 2006 el nombre de turismes a Catalunya ha incrementat en un 77%, passant a ser superior als tres milions,⁹ un increment significativament superior al de la població en edat de conduir.

8. Tot i que no es disposa de la mitjana de la distància en línia recta el 2006, sí que es coneixen la resta de paràmetres. En aquest cas, el fort increment de la població en edat de treballar, acompanyat del fort increment de l'ocupació i l'estabilització dels desplaçaments a un altre municipi comporta que encara que la distància en línia recta no hagués incrementat gens, el salt de 1986 a 2006 hauria significat multiplicar per 4,3 el total de quilòmetres que es fan en línia recta.

9. Tota aquesta informació ha estat obtinguda a IDESCAT (1991, 1993, 1998), i a www.idescat.cat.

Taula 2
Evolució del mode de transport utilitzat per anar a la feina. Població ocupada, Catalunya, 1986-2006

Mode de desplaçament	1986	1991	1996	2001*	2006*
Cotxe	39,2%	44,6%	53,0%	53,6%	52,9%
Moto	3,5%	4,8%	4,6%	4,2%	4,7%
Combinació				0,4%	
Transport privat	42,7%	49,3%	57,6%	58,2%	57,7%
Autobús	13,7%	11,4%	8,8%	7,2%	6,1%
Ferrocarril	2,3%	2,7%	3,3%	3,1%	4,1%
Metro	8,7%	9,5%	7,3%	6,3%	7,1%
Combinació				3,3%	3,2%
Transport públic	24,7%	23,5%	19,3%	19,9%	20,5%
Bicicleta**			0,6%	0,5%	19,1%
A peu***	32,5%	21,4%	19,4%	17,7%	
No es desplaça***		5,7%	3,0%	3,6%	2,8%
Transport no mecànic	32,5%	27,1%	23,0%	21,8%	21,9%

* La informació per a 2001 i 2006 no es correspon exactament a la mateixa que en els altres tres moments. Vegeu l'apartat metodològic per a un major detall.

** En el Padró de 1986 i en el Cens de 1991 la bicicleta es contempla conjuntament amb la moto, i per això no consta a la taula.

*** En el Padró de 1986, no es pot distingir entre els desplaçaments a peu i la població que no es desplaça, corresponent-se el valor indicat a la suma de les dues possibilitats.

Font: elaboració pròpia a partir dels Padrons de 1986 i 1996, dels Censos de 1991 i 2001; i de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006.

L'increment en el parc de vehicles és completament paral·lel a l'evolució en l'ús del transport privat en els desplaçaments per motius laborals. Així, l'evolució en l'ús del cotxe, que incrementa de 1986 a 1996 per establir-se després fins a 2006, és paral·lela a la del nombre de vehicles matriculats per habitant en edat de conduir, que ha incrementat considerablement de 1986 a 1996 –ha passat de 4,2 a 5,5 turismes per cada deu habitants– mentre que s'ha estabilitzat completament en els darrers 10 anys.

La progressió de la motorització permet un increment de desplaçaments en vehicle privat, que ve afavorida, a més, pels canvis en la configuració dels moviments, els quals dificulten la cobertura per part dels mitjans públics. Com ha estat assenyalat (Nel·lo, 1995), un dels motius principals pels quals s'ha donat un fort increment del transport privat ha estat pels canvis en la relació entre el lloc de treball i el lloc de residència. Per un costat, per la mateixa independència d'ambdós espais vitals, que ha comportat l'augment dels desplaçaments interurbans en detriment dels intraurbans, i, per l'altre, per la característica d'aquests darrers, en tant que s'ha passat d'un model radial de desplaçaments, centre-perifèria, a un model multidireccional, caracteritzat per desplaçaments perifèria-perifèria.

Ambdues característiques han menat indefectiblement cap a un increment del transport privat el qual, per una banda, té una incidència molt més important en els moviments que impliquen un canvi de municipi i, per l'altra, es beneficia de la dificultat que té el transport públic d'assumir els desplaçaments multidireccionals.

Ara bé, fora il·lús atribuir l'extensió del cotxe només al canvi de model dels desplaçaments, ja que l'augment s'ha donat independentment d'aquest canvi. Vegem-ho en els desplaçaments urbans. Si el 1986 fins a un 45,4% dels desplaçaments interns es dugueren a terme sense l'ús d'un mitjà mecànic, deu anys després la proporció es reduí fins al 37,6%, 7,8 punts de diferència que engrandiren, no el transport públic, sinó el transport privat i majoritàriament el cotxe. També el transport públic ha seguit una evolució similar: malgrat que la pèrdua ha estat menor, de 2,9 punts, i concentrada entre 1991 i 1996, aquesta també ha beneficiat el cotxe. La conseqüència més tangible d'aquesta doble pèrdua ha estat que el transport privat passi a ser el mode principal, no només en els desplaçaments externs, sinó també en els interns.

Així, l'increment del transport privat entre 1986 i 1996 es pot desglossar en dues causes que han confluït en el temps: un canvi en el model de mobilitat –major nombre de desplaçaments externs i increment de la multidireccionalitat–, i l'establiment d'un nou model de transport –increment del transport privat amb independència del tipus de moviment.

4. El comportament d'homes i dones en la mobilitat habitual per treball

Tant l'edat com el sexe generen diferències importants respecte del percentatge de treballadors que canvien diàriament de municipi, respecte de l'ús d'un o altre mode de transport, i diferències menors respecte del temps de desplaçament. La literatura consultada adverteix que els homes tenen una major propensió a canviar de municipi per a desenvolupar la seva tasca laboral, mentre que les dones serien, en aquest sentit, menys mòbils (Artís *et al.*, 2000; Nel-lo i Subirats, 1998).

Aquesta percepció es confirma en els cinc moments analitzats, on el canvi de municipi per anar a treballar és molt més important entre els homes que entre les dones (vegeu la taula 3), i amb unes diferències que, malgrat no mantenir-se estrictament constants, no permeten observar una tendència clara.

Per la seva banda, i respecte del temps que els individus afirmen trigar en anar a treballar, la diferència entre ambdós sexes és molt poc important. Tant homes com dones triguen, en mitjana, uns 22 minuts. Ara bé, aquesta igualtat es veu trencada lleugerament si s'analitzen per separat els desplaçaments urbans i els interurbans, en tant que en les dones els primers, que són més curts, són majoritaris, mentre que entre els homes predominen els segons. Així, tant si es tracta d'un desplaçament urbà com interurbà, elles triguen un mig minut

Taula 3
Evolució de la mobilitat habitual per treball en funció de sexe. Població ocupada, Catalunya, 1986-2006

	Població ocupada que canvia de municipi (en %)					Mitjana de temps en els desplaçaments...			
						...intra-municipals		...inter-municipals	
	1986	1991	1996	2001*	2006*	2001	2006	2001	2006
Home	31,1%	37,6%	44,1%	50,0%	49,8%	16,1	13,0	29,6	28,8
Dona	23,0%	30,1%	36,8%	37,8%	40,6%	16,6	15,6	30,1	30,8
Total	28,7%	35,0%	41,4%	45,0%	45,5%	16,3	14,4	29,8	29,7

* La informació per a 2001 i 2006 no es correspon exactament a la mateixa que en els altres tres moments. Vegeu l'apartat metodològic per a un major detall.

Font: elaboració pròpia a partir dels Padrons de 1986 i 1996, dels Censos de 1991 i 2001; i de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006.

menys que ells a fer el desplaçament, una diferència que és la mateixa el 2001 i el 2006.

Ara bé, aquest temps no pot analitzar-se independentment del mode de transport utilitzat, i és en aquest sentit on sí que hi ha una forta unanimitat en la literatura consultada: els homes tendeixen a utilitzar el vehicle privat mentre que les dones són les principals usuàries del transport públic, així com les principals usufructuàries de les voreres, és a dir, dels desplaçaments a peu.

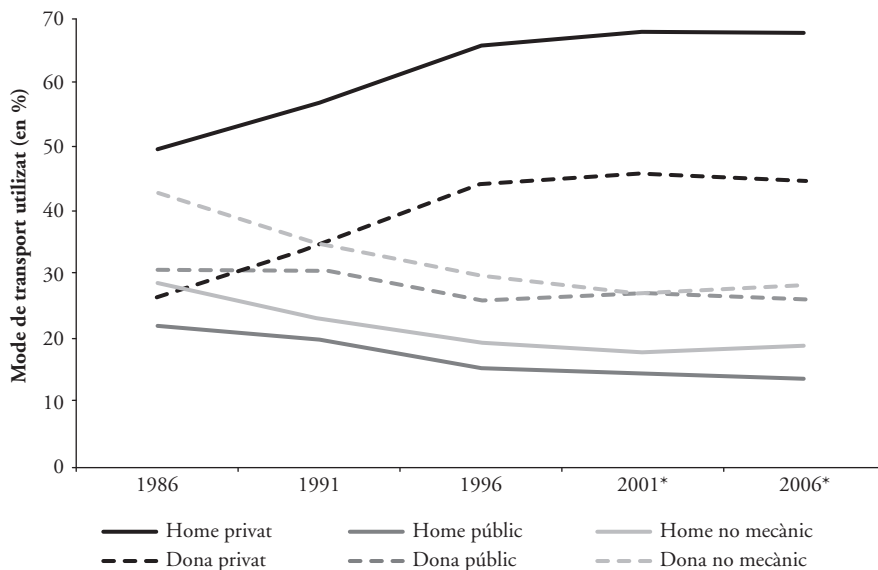
En els desplaçaments des de la residència al lloc de treball la incidència del transport privat és uns vint-i-dos punts superior en els homes que en les dones, diferència que es manté molt estable en el temps. Aquesta diferència favorable a ells té el seu contrapunt tant en l'ús del transport públic com en els desplaçaments en modes no mecànics, on elles els superen d'uns onze punts percentuals en ambdós (vegeu el gràfic 1).

Aquestes diferències són molt més importants en els desplaçaments al mateix municipi que en els que es realitzen a un altre municipi. El fet que hi hagi menors diferències en els desplaçaments externs és com a conseqüència, precisament, de la generalització del cotxe en bona part dels desplaçaments a un altre municipi, generalització que afecta, encara que en diferent mesura, a ambdós sexes. L'any 2006, per exemple, els homes utilitzen un 22% més el cotxe que les dones en els desplaçaments externs, mentre que en els interns, aquest percentatge s'incrementa fins el 80%, una lògica que es manté, encara que amb petites variacions, des de 1986.

Si es tenen en compte els tres indicadors utilitzats, caldrà concloure de forma categòrica que les dones treballen a menor distància del seu lloc de residència que no pas els homes. En primer lloc perquè ho fan més al propi municipi que no pas els homes. En segon lloc perquè les dones que treballen al mateix municipi, malgrat que utilitzen molt més els modes no mecànics que

Gràfic 1

Evolució del mode de transport utilitzat per desplaçar-se al lloc de treball en funció del sexe. Població ocupada, Catalunya, 1986-2006



* La informació per a 2001 i 2006 no es correspon exactament a la mateixa que en els altres tres moments. Vegeu l'apartat metodològic per a un major detall.

Font: elaboració pròpia a partir dels Padrons de 1986 i 1996, dels Censos de 1991 i 2001; i de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006.

no pas els homes, gasten aproximadament el mateix temps per arribar al seu lloc de treball, de manera que aquest lloc de treball, tot i ser sempre en el mateix municipi, és molt més proper en el cas de les dones. I en tercer lloc perquè els homes que es desplacen a un altre municipi, malgrat que ho fan utilitzant molt més el vehicle privat, triguen el mateix que elles, de manera que elles probablement tenen el seu lloc de treball més a prop de la llar on resideixen que no pas ells.

Aquesta conclusió la recolza l'anàlisi del temps de desplaçament en funció del mode de transport utilitzat per part d'homes i dones. En tots els modes de transport, i tant si es tracta d'un desplaçament intermunicipal o intramunicipal, ells triguen de dos a tres minuts més que elles a fer el mateix tipus de desplaçament utilitzant el mateix mode de transport.¹⁰

10. Aquests resultats només poden ser agafats com a referències, i no ens permeten concloure que el transport privat sigui més eficient, en el sentit de recórrer una mateixa distància en un menor temps, que el públic. La comparació d'aquestes dues magnituds només és possible sota les mateixes condicions, que òbviament no es donen. És prou conegut que la incidència del transport públic és molt més important en les ciutats més poblades, on els temps de desplaçament vénen afectats pels col·lapses circulatoris; de manera que difícilment es poden assolir temps semblants.

Aquesta major proximitat en la localització del lloc de treball per part de les dones es dona, probablement, com a conseqüència de la necessitat de buscar una feina propera al domicili, ja sia per la no disponibilitat d'un mitjà de desplaçament privat, o per la necessitat de compaginar els horaris laborals amb les tasques domèstiques.¹¹ En aquest sentit diríem que les dones tenen un menor àmbit on cercar una ocupació, característica que comporta un menor nombre d'oportunitats laborals.

En conclusió es pot dir que el desplaçament dels homes al treball és de radi més ampli i utilitza amb més freqüència el transport privat, essent més costós i ineficient, encara que més còmode i ràpid. Sembla ser, doncs, que el desplaçament dels homes és més valorat des del punt de vista d'inversió per llur treball i, en canvi, no es consideren les majors necessitats de velocitat i versatilitat que té la dona per atendre el treball i les múltiples responsabilitats addicionals que conserva. L'estratègia de les dones per a cobrir aquestes responsabilitats no és altra que treballant més a prop del lloc de residència (al mateix municipi o a un menor temps de desplaçament).

Cal tenir en compte, a més, que les diferències entre homes i dones, tant en el percentatge de desplaçaments a un altre municipi com en el tipus de transport utilitzat per als desplaçaments, es mantenen pràcticament sense cap variació entre 1986 i 2006. Aquesta mantenen de les diferències s'ha donat en un període –1986-2006– on la composició dels llocs de treball en funció del sexe ha canviat significativament, fent-ho en favor d'una major igualtat. Si el 1986 l'activitat masculina per a la població de 16 a 64 anys era d'un 81,3%, quaranta-tres punts superior a l'activitat femenina; el 2006 les diferències s'han reduït a disset punts percentuals, reducció que s'ha produït per una forta estabilització de l'activitat masculina i un fort increment de la femenina que, segons l'Enquesta Demogràfica de 2007, assoleix el 67,5% de la població femenina en edat activa. Homes i dones tenen cada cop comportaments més igualitaris en l'activitat, però no així en la manera que tenen d'accedir a aquesta activitat.

5. Estructura per edat de la mobilitat habitual per treball

Respecte de l'edat, i a grans trets, s'observa que manté una relació inversa amb la mobilitat, de manera que a major edat menor probabilitat de treballar en un municipi diferent al de residència (vegeu la taula 4). Ara bé, cal matisar els resultats en el sentit que no és precisament entre els més joves on es dona una major dissociació de municipis, sinó en les edats immediatament posteriors. En els cinc moments –1986, 1991, 1996, 2001 i 2006–, el màxim

11. Cal tenir en compte que en les parelles on ambdós membres treballen és la dona qui s'encarrega majoritàriament de les tasques domèstiques. Així, en les parelles biactives on ambdós membres tenen entre 16 i 64 anys, les dones dediquen a les tasques reproductives dues hores i mitja més que els homes (Ajenjo, en premsa).

Taula 4
Evolució de la mobilitat habitual per treball en funció de l'edat.
Població ocupada, Catalunya, 1986-2001

	Població ocupada que canvia de municipi					Temps desplaçament (min)	
	1986	1991	1996	2001*	2006*	2001	2006
16-19	25,9%	32,2%	37,3%	38,3%	46,4%	19,9	16,8
20-24	30,8%	39,6%	45,3%	46,8%	47,5%	22,4	21,5
25-29	33,5%	39,8%	48,3%	49,3%	51,5%	23,1	22,2
30-34	33,4%	37,8%	45,6%	49,5%	50,2%	22,7	22,3
35-39	31,3%	36,7%	42,6%	47,0%	45,5%	22,0	23,4
40-44	29,7%	35,0%	40,8%	44,6%	45,7%	21,4	20,8
45-49	27,9%	33,5%	38,3%	43,1%	42,9%	21,5	21,2
50-54	24,3%	31,5%	37,0%	41,3%	36,3%	21,8	21,0
55-59	20,2%	26,8%	33,8%	39,8%	38,5%	22,1	22,5
60-64	15,0%	21,2%	27,4%	34,7%	30,0%	21,4	18,3
65 i més	7,1%	15,8%	21,5%	19,0%	23,2%	19,1	n.s.
Total	28,7%	35,0%	41,4%	45,0%	45,5%	22,1	21,7

* La informació per a 2001 i 2006 no es correspon exactament a la mateixa que en els altres tres moments. Vegeu l'apartat metodològic per a un major detall.

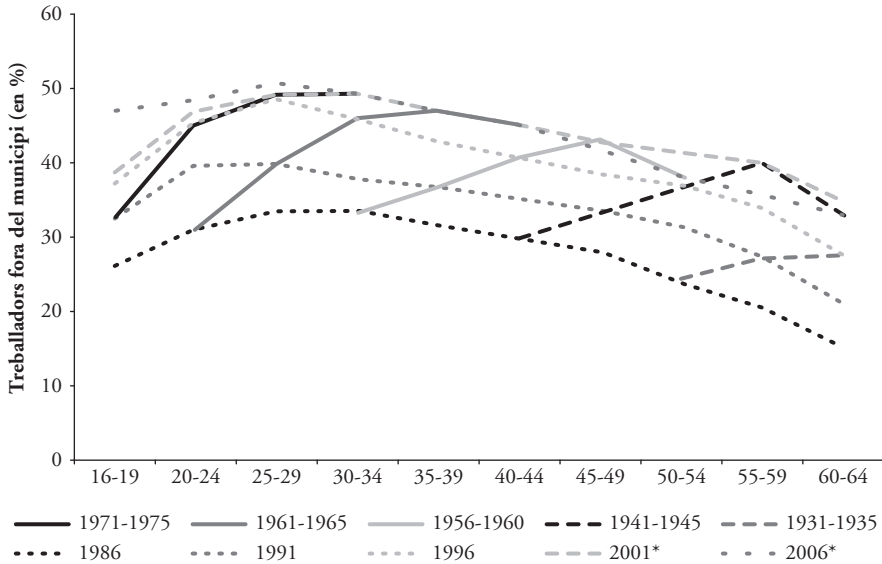
Font: elaboració pròpia a partir dels Padrons de 1986 i 1996, dels Censos de 1991 i 2001; i de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006.

percentatge de dissociació entre el municipi de residència i de treball correspon a joves d'edats molt similars, sempre compresos entre el 25 i els 34 anys, situant-se a continuació les edats contigües. És possible, doncs, establir un interval de vint edats, des dels 20 fins als 39 anys, on major és la probabilitat de treballar en un municipi diferent al de residència, probabilitat que descendeix progressivament en la resta.

L'increment de la mobilitat que s'ha donat entre 1986 i 2006 és semblant en tots els grups d'edat, lleugerament superior al 50%, excepte en els d'edat més avançada on, en termes relatius, es donen increments molt més importants. Ara bé, per avaluar la importància real d'aquest increment, així com per aprofundir més la relació inversa entre edat i mobilitat que s'apercep a partir d'una certa edat, fóra interessant estudiar el percentatge de sortides des de la perspectiva de l'any de naixement dels individus, enllaçant cinc edats consecutives d'una mateixa generació (vegeu algunes generacions exemplificades en el gràfic 2).

La conclusió que podria extreure's en analitzar només l'edat en un únic moment, en el sentit que a mesura que els treballadors es van fent grans tendeixen a fer coincidir el municipi de residència amb el de treball, cal matisar-la enormement en observar el comportament de les generacions. En termes generals, però sobretot des de 1986 a 2001, els individus de totes les genera-

Gràfic 2
Evolució de la població ocupada que no treballa en el propi municipi en funció de l'any de naixement. Catalunya, 1986-2006



* La informació per a 2001 i 2006 no es correspon exactament a la mateixa que en els altres tres moments. Vegeu l'apartat metodològic per a un major detall.

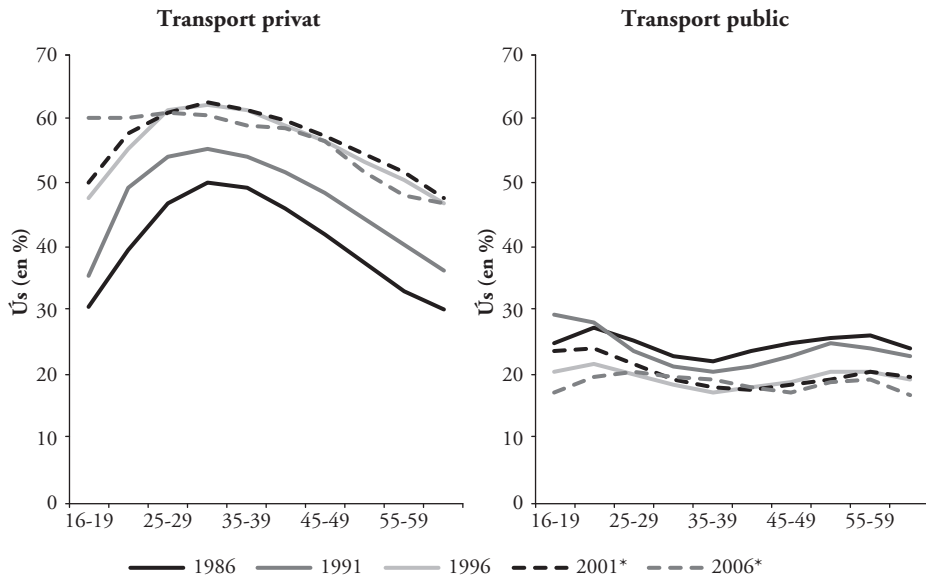
Font: elaboració pròpia a partir dels Padrons de 1986 i 1996, dels Censos de 1991 i 2001; i de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006.

cions han tendit a una major dissociació entre les localitats de residència i treball a mesura que s'han anat fent grans. L'única excepció significativa correspondria als de més edat, els quals, però, malgrat no incrementar la mobilitat, tampoc la redueixen. Aquesta lògica generacional és certa de 1986 a 2001, mentre que ja no ho és tant en el darrer quinquenni, on ja es dona una major variabilitat.

La pregunta que planteja aquesta evolució és si la mobilitat segueix una lògica d'edat, de moment, o de generació. Evidentment la resposta és que en la mobilitat hi conflueixen els tres components, encara que el de moment hi juga probablement el paper més important. El fet que l'edat de màxima mobilitat sigui constant de 1986 a 2006 és, sens dubte, un primer indicatiu de la importància del moment. A més, s'observa clarament com en períodes on es dona un fort increment de la mobilitat, com ho ha fet entre 1986 i 2001, es produeix un fort increment de la mobilitat en pràcticament totes les edats, de manera que les persones, en fer-se grans tendeixen a moure's més, tal i com ho fa la societat en el seu conjunt. En canvi, en moments d'estabilitat de la mobilitat, com la que s'ha donat de 2001 a 2006, la tendència no és tan clara, sinó que fins a certa edat segueix havent-hi una tendència a la major mobilitat,

Gràfic 3

Ús del transport privat i públic en els desplaçaments a la feina en funció de l'edat. Població ocupada major de 16 anys, Catalunya, 1986-2006



* La informació per a 2001 i 2006 no es correspon exactament a la mateixa que en els altres tres moments. Vegeu l'apartat metodològic per a un major detall.

Font: elaboració pròpia a partir dels Padrans de 1986 i 1996, dels Censos de 1991 i 2001; i de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2006.

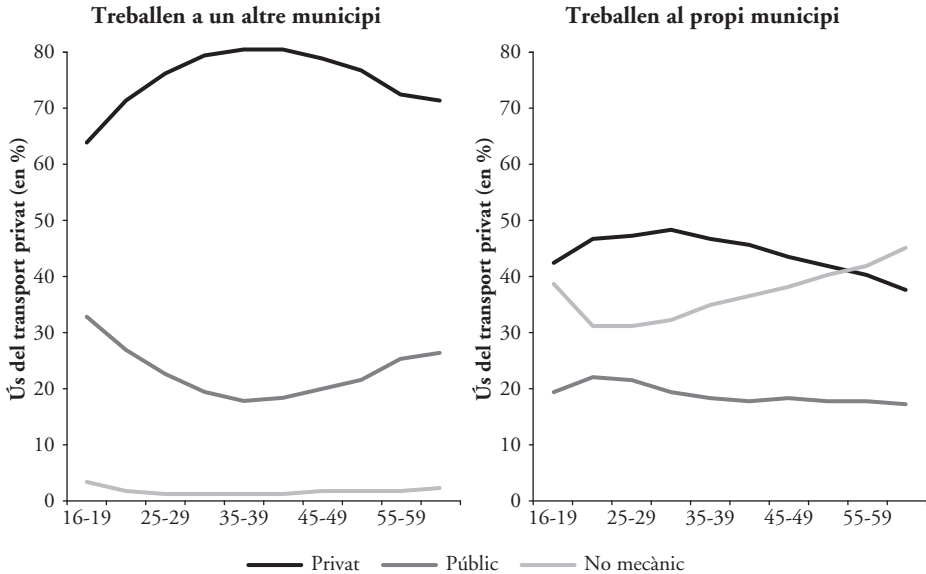
mentre que a partir de certa edat la tendència és la contrària. No s'ha pogut observar cap període de descens de la mobilitat, però probablement si s'hagués produït un descens aquest afectaria totes les edats.

Respecte del mode de transport utilitzat per desplaçar-se fins al lloc de treball, destaca una menor utilització del transport privat per part dels més joves, els menors de 20 anys, mentre que la major utilització correspon a la població que podria considerar-se com a adulta-jove (vegeu la primera representació del gràfic 3). Efectivament, entre els 25 i els 40 anys és quan el transport privat té una major prevalença, i això es dona, sobretot, a partir de 1996, moment en el qual un 60% dels individus d'aquesta edat utilitzen el transport privat en els seus desplaçaments. A més, en termes generals, a partir d'aquesta edat màxima el descens és continuat, de manera que es donen dos mínims, un per a cada grup d'edat extrem.¹²

Encara que s'observen efectes d'edat i generació prou importants, l'ús del transport privat (tal i com passa amb el públic o amb els desplaçaments en

12. Encara que el 2006 això no és exactament així, cal tenir en compte que es tracta d'una mostra i que els ocupats de 16 a 19 anys no són molt nombrosos.

Gràfic 4
Ús del transport privat en funció de l'edat i del lloc de treball.
Població ocupada, Catalunya, 2001



Font: elaboració pròpia a partir del Cens de 2001.

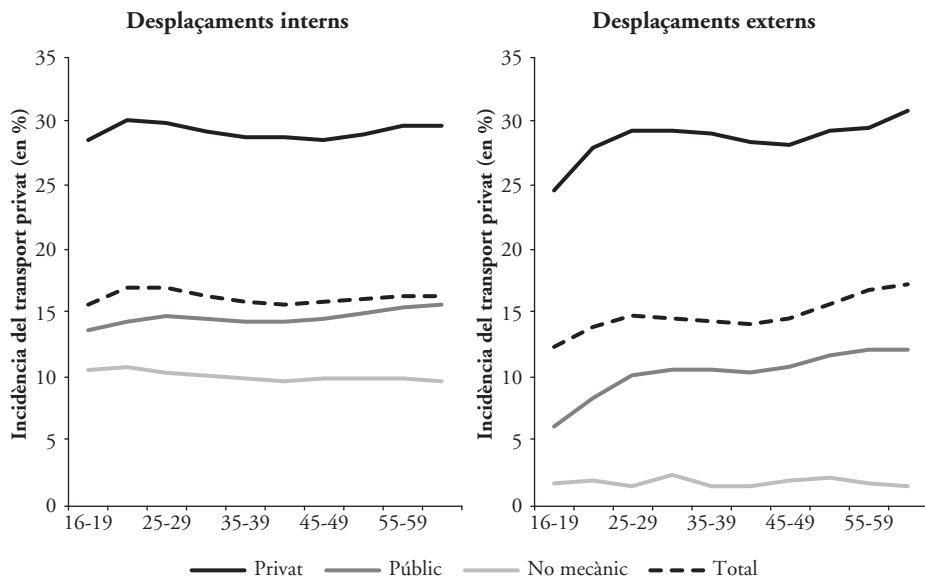
modos no mecànics) també segueix una lògica molt lligada al moment: en els moments de fort increment del transport privat –1986-1996–, independentment de la generació, es dona un increment de l'ús del transport privat a mesura que la gent es fa gran, mentre que en moments d'estabilitat en aquesta evolució, hi ha un increment per a les edats més joves i un descens en les edats més grans.

En aquesta conjuntura no podem oblidar que la possessió del carnet de conduir és un dels condicionants per a desplaçar-se en transport privat i que n'ha d'afectar no només l'ús actual, sinó també condicionar-ne l'ús futur. Doncs bé, segons dades de 2006¹³ entre l'edat de 30 i de 49 anys un 75% de la població espanyola disposa de carnet de conduir, sigui quina sigui la seva edat. A partir dels 50 anys i fins als 60-64, la disposició de carnet descendeix uns vint punts percentuals. Això pot portar a pensar que en els propers anys quinze anys hi haurà un increment de la població amb possessió del carnet de conduir, la qual pot comportar un increment dels desplaçaments en un mode de transport privat. Ara bé, per afinar una mica més en el que pot passar en els propers anys, cal veure el comportament d'homes i dones per separat, tal com es farà en el següent apartat.

13. Informació extreta de <<http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=/t10/a109/a03/&file=pcaxis>>.

Gràfic 5

Ús del transport privat en cada tipus de desplaçament en funció de l'edat. Població ocupada, Catalunya, 2001



Font: elaboració pròpia a partir del Cens de 2001.

Respecte del temps de desplaçament, cal apuntar que les diferències en funció de l'edat no són massa importants, amb un rang de 4 minuts si es tenen en compte els majors de 64 anys, que són precisament els que fan desplaçaments més curts (vegeu la taula 4). Si ens centrem en les edats 16-64, l'única diferència remarcable es dona, precisament, en les edats més joves, de 16 a 19 anys, que triguen menys que la resta –uns 20 minuts, aproximadament. A partir d'aquesta edat, les diferències són molt petites, situant-se sempre al voltant dels 22 minuts.

Si observem aquesta distribució no en el seu conjunt, sinó en funció del tipus de desplaçament, i sobretot del mode de transport utilitzat, cal incorporar algun matís. En primer lloc, i pel que fa als desplaçaments dintre del mateix municipi, la diferència encara és més petita. En termes generals, els que fan un desplaçament intern triguen, en mitjana, uns 16 minuts. Aquest valor és independent de l'edat, però no així del mode de transport, en tant que els que fan el desplaçament en un mode no mecànic els fan d'uns 10 minuts, els que els fan en transport públic triguen 5 minuts més, i els que els fan en transport privat 20 minuts més, situant-se en totes les edats, al voltant de la mitja hora (vegeu la primera representació del gràfic 5).

Pel que fa als desplaçaments a un altre municipi, l'edat hi intervé en major mesura, encara que no tant com el mode de transport. Si exceptuem els desplaçaments en modes no mecànics (per altra banda molt minoritaris), on el

temps és independent de l'edat, la lògica és d'un cert increment del temps en funció de l'edat, que es palesa bàsicament en les edats extremes. Ara bé, el que destaca més és la forta estabilitat que es dona entre els de mitjana edat. Així, de 25 a 49 anys, els temps són similars: uns 30 minuts en conjunt, uns 25 minuts pels que fan servir el transport públic, i gairebé tres quarts d'hora pels que fan servir el transport privat.

Això confirmaria la conclusió que apuntàvem en analitzar el mode de transport, que no és altra que el gruix de treballadors, aquells que tenen entre 25 i 49 anys, tenen un comportament molt similar quant als aspectes pràctics dels desplaçaments, i que l'únic que els separa és la proporció dels que treballen al mateix o a un municipi diferent del de residència.

6. La relació de masculinitat en funció de l'edat en els indicadors de la mobilitat habitual per treball

Tant o més interessant que l'estudi de la mobilitat en funció del sexe i l'edat separatament, ho és l'anàlisi de les diferències que es produeixen en avaluar conjuntament ambdues variables, en tant que ens pot donar alguna pista sobre la futura evolució de les diferències entre homes i dones en els propers anys.

El primer que destaca d'aquesta anàlisi és que les diferències entre homes i dones quant al lloc de treball (vegeu la primera representació del gràfic 6) o bé augmenten amb l'edat o bé són més grans en les generacions més antigues. Un cop més, la disjuntiva edat/generació no té una conclusió evident. A grans trets, i tot i que no es mostren aquí, les relacions home/dona per a tots els anys amb informació disponible presenten una forma similar, i hi destaca un punt d'inflexió a la mateixa edat: al voltant dels 30 anys, edat clau en tant que a partir d'aquesta les desigualtats incrementen en gran mesura. Evidentment, aquesta inflexió no té la mateixa transcendència els 5 moments analitzats, sinó que el pendent era més important el 1986 i encara ho és menys el 2006.¹⁴ Aquest punt d'inflexió ens permet extreure dues conclusions prou importants:

- Tot i que com fóra d'esperar, en les edats més joves la desigualtat entre homes i dones és molt menor, situant-se entre el 10% i el 20%, cal destacar precisament aquesta diferència que no és menyspreable i que es manté bastant constant en el temps, en tant que ja existia el 1986 i es manté fins la darrera dada disponible, el 2006. Així, tot i que en les edats més joves es dona una major igualtat, les diferències entre homes i dones hi són, i no hi ha cap indicatiu que puguin arribar a desaparèixer.
- A partir dels 30 anys es dona un important increment en les diferències entre homes i dones. Malgrat que en les dades més actuals s'observa que

14. S'ha decidit mostrar el 2001 per què en disposar-se del conjunt del Cens és l'any on les irregularitats són menors.

per a les generacions més recents les diferències s'han reduït, no hi ha cap indicatiu que mostri que s'esvaeixen. Tot sembla indicar que aquest increment estaria causat més per un apropament del lloc de treball de les dones que per un allunyament del dels homes. I és que en l'anàlisi de l'evolució de la mobilitat femenina per generacions, s'observa com a partir d'aquesta edat hi ha un apropament entre els llocs de treball i residència, mentre que en els homes aquest apropament es dona a edats més avançades i en menor magnitud.

El fet que aquest apropament coincideixi amb les edats de màxima fecunditat, ens porta a sospitar que aquesta variable no és independent de la localització del lloc de treball. Tot i que no sabem de quin tipus de relació es tracta, sembla difícil pensar que es tracta d'una relació immediata, sense intermediaris: és poc probable que després de tenir un fill un nombre significatiu de dones decideixi apropar el lloc de treball al de residència. Més aviat es podria produir una relació a llarg termini, i que probablement no afecta a un contingent molt gran de dones. La nostra hipòtesi va més en el sentit que, en tenir fills, algunes dones deixen temporalment el seu lloc de treball per a poder-ne tenir cura. És probable que les dones que prenguin aquesta opció siguin precisament les que treballen més lluny del seu lloc de residència, i que, un cop es tornen a incorporar al món laboral, ho facin buscant una distància més assequible, un lloc de treball molt més a prop que els permeti ser a casa quan ho requereixin les circumstàncies familiars.

L'observació de les diferències en el temps de desplaçament recolza ambdues hipòtesis (vegeu la segona representació del gràfic 6). Les dones menors de 30 anys triguen un temps superior als homes, mentre que a partir d'aquesta edat la lògica és la contrària, i la diferència és cada cop més gran amb majors temps per part dels homes. Aquesta evolució de la diferència de temps, si s'analitzen per separat homes i dones, s'observa com a partir de l'edat de 30 anys els homes triguen el mateix, mentre que entre les dones el temps descendeix.¹⁵

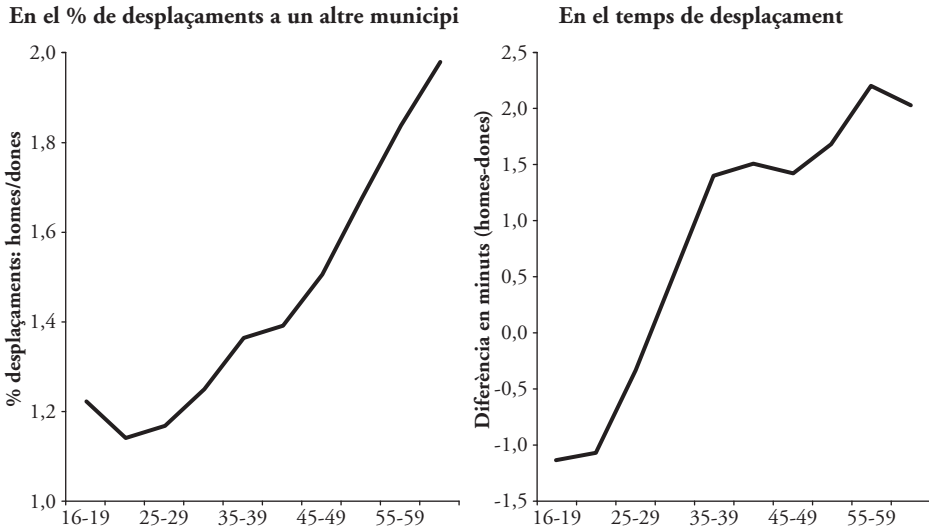
La darrera qüestió que queda per analitzar és l'ús de transport privat en la disjuntiva edat/sexe avaluant per separat els desplaçaments interns i els externs (vegeu el gràfic 7). Igual que en l'anterior cas, l'objectiu és aportar informació sobre si la desigualtat entre homes i dones és només una rèmora del passat, en el sentit que en les generacions actuals no hi ha cap diferència, o bé si aquesta es manté en totes les edats, fins i tot entre els més joves.

Cal destacar en primer lloc que, tal i com passa amb els altres aspectes de la mobilitat, en tot el període s'ha produït una forta disminució de les diferències sobretot en les edats més avançades i una menor disminució en les edats més

15. En aquest cas només s'han pogut observar els canvis en el temps de desplaçament a partir del Cens de 2001, en tant que aquesta informació no hi és en els anteriors registres, i no és significativa per a l'*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població* de 2006.

Gràfic 6

Diferències en els indicadors de mobilitat entre dones i homes en funció de l'edat. Catalunya, 2001



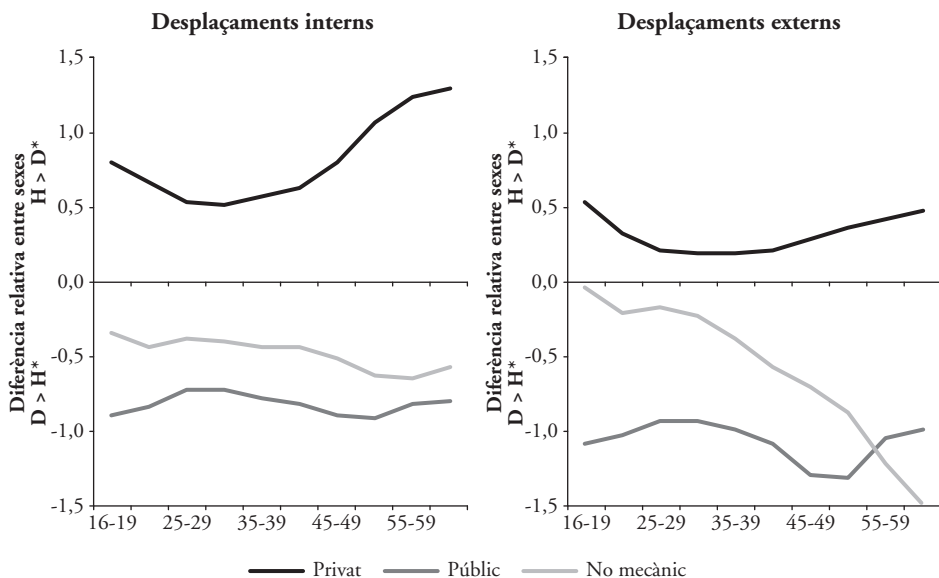
Font: elaboració pròpia a partir del Cens de 2001.

joves. Així, per exemple, el 1986 els homes de 60 a 64 anys, en els desplaçaments interns, feien servir el vehicle privat quatre vegades més que les dones, mentre que el 2001 la diferència s'ha reduït a una mica més de la meitat. Pel que fa als desplaçaments externs, malgrat que es parteix d'una major igualtat, l'evolució ha estat molt similar, havent passat del doble d'utilització del transport privat per part dels homes a un ús que és un 50% superior.

I tal i com s'ha comentat més amunt, cal destacar que les diferències més importants entre homes i dones es donen en el mode de transport que s'utilitza en els desplaçaments dintre del mateix municipi. Cal tenir en compte que la lògica dels desplaçaments externs és una lògica de vehicle privat, i que en molts casos no hi ha cap alternativa al cotxe, mentre que una bona part dels desplaçaments interns poden ser coberts per altres mitjans. Així, i esquematitzant molt, podria afirmar-se que quan no hi ha més remei, tothom agafa el cotxe, però que quan hi ha altres opcions són majoritàriament els homes els qui ho fan.

Cal destacar també que les diferències entre homes i dones en l'ús del transport privat té dues edats on és màxima, entre els més joves i entre els de major edat, mentre que la major igualtat es dona entre els 25 i els 39 anys. Sobta observar com en edats inferiors la relació de masculinitat encara resta molt allunyada de la unitat. Cal buscar les causes d'aquesta desigualtat en, com a mínim, tres circumstàncies. En primer lloc, en el tipus de mitjà privat, i és que un percentatge prou significatiu dels desplaçaments que duen a terme els més joves es fan mitjançant la moto o la motocicleta, i aquí les diferències entre

Gràfic 7
Relació entre sexes en la incidència dels diferents modes de transport en cada tipus de desplaçament en funció de l'edat. Població ocupada que treballa fora de la pròpia llar, Catalunya, 2001



* En la part de dalt de l'eix s'ha dibuixat ($H/D-1$), mentre que en la part de baix ($D/H-1$), de manera que un valor d'1 per sobre de l'eix vol dir que els homes utilitzen aquell mode de transport el doble que les dones; una lectura simètrica a la que cal donar sota de l'eix.

Font: elaboració pròpia a partir del Cens de 2001.

homes i dones són molt importants. En segon lloc, en la diferència ja esmentada entre homes i dones en la possessió de carnet de conduir: entre els menors de 25 anys la taxa de carnets és set punts superior en els homes que en les dones. I, en tercer lloc, i molt relacionat amb l'anterior, és que les dones es treuen el carnet més tard que els homes, a una edat més avançada.

La possessió o no de carnet de conduir dóna elements per avaluar com pot evolucionar, en un futur proper, l'ús del cotxe en els desplaçaments. Així si observem per separat homes i dones veiem que:

- Entre els homes de 60 a 64 anys ja es dona la mateixa proporció de carnets de conduir que entre els homes més joves (el màxim és a l'edat 45-49 amb un 87% mentre que entre els de 60-64 anys hi ha un 84% que ja disposa de carnet de conduir); de manera que en els propers anys no és de preveure un increment significatiu de carnets de conduir. Així, qui marcarà l'evolució dels desplaçaments en modes privats serà l'evolució dels desplaçaments a un altre municipi. Tal i com hem vist aquests desplaçaments tendeixen a descendir en aquestes edats, de manera que probablement no

hi haurà canvis massa importants en l'ús de modes privats per part dels homes.

- Entre les dones la situació és significativament diferent. Fins a l'edat de 40 anys hi ha uns 10 punts percentuals de diferència entre la proporció d'homes que posseeix carnet de conduir i la de dones, sempre favorable als primers. Ara bé, actualment la diferència augmenta molt amb l'edat, de manera que a l'edat de 60 a 64 la proporció de dones amb carnet de conduir només és d'un 30%, cinquanta punts menys que els homes. Tot fa pensar, doncs, que en els propers vint-i-cinc anys la possessió de carnet de conduir per part de les dones incrementi molt per una simple qüestió generacional. Així, i tot i que les dones tendeixen a treballar més a prop de casa que els homes, i a fer servir en major mesura el transport públic o fins i tot els desplaçaments a peu, és de preveure que l'increment de carnets de conduir comporti un increment del transport privat, encara que no en la mateixa mesura que si l'increment de carnets es donés en els homes.

Així, tot i que estem parcialment d'acord amb els autors que indiquen que cal preveure que les noves generacions seran cada vegada més dependents del transport privat ja que els patrons de mobilitat es fixen des de la infància mitjançant l'observació del patró de mobilitat usat pels adults (Bradshaw, 2001), probablement s'ha assolit ja un cert sostre, sobretot pel que fa a la mobilitat en cotxe masculina, mentre que a la femenina li resta un major recorregut.

7. A manera de resum i conclusió

Resumir en una única paraula l'evolució de la mobilitat habitual per treball en el període 1986-2006 es pot fer utilitzant la paraula *increment*: entre 1986 i 2006 ha augmentat el nombre de treballadors en el seu conjunt, ha incrementat la proporció dels que treballen a municipis diferents al de residència, així com la distància en línia recta entre el municipi de residència i el de treball. En el punt de partida d'aquest increment hi ha la difusió en l'espai de les activitats productives i de serveis, la creixent independència del lloc de treball respecte del lloc de residència, els quals no poden ser entesos sense un canvi en els hàbits d'ús dels diferents modes de transport.

En efecte, l'increment de la mobilitat ha anat acompanyat d'un major ús del transport mecànic i privat –sobretot el cotxe–, el qual ha anat substituint progressivament el transport públic i els desplaçaments en modes no mecànics. Tot i que aquesta substitució es dona tant en desplaçaments intramunicipals com intermunicipals, la lògica és molt diferent: en els primers es tracta d'una substitució dels modes no mecànics pel vehicle privat, mentre que en els segons és el transport públic qui va perdent quota de mercat en benefici del cotxe.

Per altra banda, l'increment de la distància en línia recta no s'ha traduït, probablement, en un major temps de desplaçament, el qual es manté estable en poc més de 20 minuts. Segons han expressat diferents autors, el motiu no és altre que les millores en la xarxa viària, que incideixen per tal que el temps de desplaçament romanguí estable.

Ara bé, tot i que aquests increments han estat importants, s'han produït sobretot en els primers anys analitzats, mentre que darrerament l'estabilitat seria la nota dominant: el percentatge de persones que treballen a un municipi diferent al de residència s'ha estabilitzat a partir de 2001, mentre que l'ús d'un o altre mode de transport roman constant des de 1996.

El fet que l'increment hagi estat tan important comporta que sigui generalitzable a tots els grups d'edat, així com per homes i dones: en aquests anys, en pràcticament totes les generacions, s'ha produït una evolució similar, dificultant establir si la mobilitat té un comportament d'edat o de generació. Tot sembla indicar que en moments de fort increment de la mobilitat, com els que s'han donat, la mobilitat incrementa en totes les generacions, tinguin l'edat que tinguin.

Constatem, per altra banda, que els increments que s'han donat entre 1986 i 2006, tant en la població que canvia de municipi per treballar com en l'ús del cotxe, és el mateix entre homes i dones, aspecte que reverteix en un manteniment de les diferències molt important. A més, aquesta estabilitat es produeix en un moment de fort increment de l'activitat femenina, que comporta certa igualtat en les taxes d'ocupació, així com succeeix en altres camps de la vida quotidiana. Doncs bé, tot i la tendència evident cap a l'assoliment de majors quotes d'igualtat en les qüestions laborals, no sembla que s'estigui produint un comportament paral·lel en l'accés al lloc de treball.

I és que en les generacions més recents sí que es dona un cert equilibri en els comportaments de mobilitat. Tanmateix aquesta fita, aquest major equilibri, ja s'havia assolit el 1986, i no comporta ni molt menys una plena igualtat, sinó una desigualtat situada al voltant del 20%. A més, s'ha constatat que hi ha una edat, aproximadament al voltant dels 30 anys, on les diferències entre homes i dones incrementen considerablement, sobretot pel que fa a la proporció de desplaçaments a un altre municipi, i al temps emprat en el desplaçament. Aquesta edat no pot deslligar-se del moment de màxima fecunditat de les dones, de manera que tal i com passa en altres àmbits, l'aparició d'un primer fill és un punt d'inflexió important en l'increment de les desigualtats entre sexes.

8. Bibliografia citada

AJENJO COSP, MARC (2005). *Evolució i característiques de la mobilitat habitual per treball a Catalunya (1986-2001). L'accessibilitat com a variable intermèdia*. [Tesi doctoral]

- AJENJO COSP, MARC (en premsa). “Els homes miren la televisió mentre les dones cuinen? Anàlisi de l’ús del temps reproductiu en les parelles biactives espanyoles”. *Papers de Demografia* [Bellaterra].
- ARTÍS, Manuel; ROMANÍ, Javier; SURINACH, Jordi (2000). “Determinants of Individual Commuting in Catalonia, 1986-1991: Theory and Empirical Evidence”. *Urban Studies* [Glasgow], vol. 37, núm. 8, p. 1.431-1.450.
- BRADSHAW, Ruth (2001). “New Deal for Transport. Part 2. School Children’s Travel”. *Geography* [Londres], vol. 86, núm. 1, p. 76-88.
- CLUSA, Joaquim (1995). “La mobilitat obligada i els àmbits funcionals a la Regió Metropolitana de Barcelona”. *Papers de la regió metropolitana de Barcelona* [Barcelona], núm. 24, p. 51-67.
- ESQUIUS, Andreu; FONT, Meritxell; LÓPEZ, Raquel; ULIED, Andreu (2002). “El model de demandes de trànsit per carreteres del sistema SIMCAT”. *Perspectives Territorials* [Barcelona], núm. 4, p. 3-18. [<http://www.mcrit.com/SIMCAT/index.htm>]
- INSTITUT D’ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (1991). *Anuari estadístic de Catalunya, 1990*. Barcelona: Institut d’Estadística de Catalunya, Generalitat de Catalunya.
- INSTITUT D’ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (1993). *Anuari estadístic de Catalunya, 1992*. Barcelona: Institut d’Estadística de Catalunya, Generalitat de Catalunya.
- INSTITUT D’ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (1998). *Anuari estadístic de Catalunya, 1998*. Barcelona: Institut d’Estadística de Catalunya, Generalitat de Catalunya.
- LÓPEZ REDONDO, Joan (2003). “La mobilitat de les persones a la regió metropolitana de Barcelona”. *Papers de la regió metropolitana de Barcelona* [Barcelona], núm. 38, p. 9-27.
- NEL-LO COLOM, Oriol (1995). “Dinàmiques territorials i mobilitat urbana a la regió metropolitana de Barcelona”. *Papers de la regió metropolitana de Barcelona* [Barcelona], núm. 24, p. 9-37.
- NEL-LO COLOM, Oriol; SUBIRATS MARTORI, Marina (1998). “Ús de l’espai, ús del temps”. A: INSTITUT D’ESTUDIS METROPOLITANS DE BARCELONA [ed.]. *La transformació de la societat metropolitana. Una lectura de l’Enquesta sobre condicions de vida i hàbits de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-1995)*. Barcelona, p. 17-47.
- SAU RAVENTÓS, Elisabet; CARBÓ BOATELL, Genís (1996). “La desconcentració de la població”. *Espais* [Barcelona], núm. 43, p. 42-46.