

PRESENTACIÓN

Con motivo de la presentación de los primeros datos de la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006 (EMC) el mes de julio del 2007, el Consejo Redactor de *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona* decidió, a propuesta del IERMB, impulsar un número monográfico dedicado a la divulgación de los datos de la EMC 2006 para cada uno de los siete ámbitos del Plan territorial de Cataluña. Esta es la primera vez que se realiza una encuesta de movilidad que abarca todo el territorio catalán, encuesta que ha de permitir analizar con mayor profundidad territorial la movilidad en las diferentes partes de Cataluña y las dinámicas espaciales que se desprenden de ella.

El monográfico se estructura en siete artículos, uno por cada uno de los ámbitos de planeamiento del Plan territorial de Cataluña, además de unas notas metodológicas que han de ayudar a comprender el proceso de confección de la encuesta y los principales parámetros para su análisis. Cada uno de los territorios considerados ha sido asignado a un especialista que, partiendo de los datos que proporciona la EMC 2006, ha analizado los hábitos de movilidad de las personas en el territorio.

El conjunto de artículos está introducido por un breve prólogo del consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, Joaquim Nadal, que resalta la importancia del despliegue normativo, por un lado, y de la obtención de información detallada y territorializada por otro lado. Con la atención a este doble aspecto se mejora el conocimiento de los hábitos de movilidad de las personas y se dispone de los instrumentos necesarios para atender los posibles problemas y corregirlos.

En el primer artículo, Carme Miralles-Guasch y Laia Oliver analizan los hábitos de movilidad de la Regió Metropolitana de Barcelona, donde el patrón no viene determinado solamente por las características territoriales y por la oferta de infraestructuras y servicios de transporte existente, sino que también está muy condicionado por los rasgos personales de cada individuo y de cada colectivo.

La movilidad en Comarques Gironines es el objeto de estudio del artículo de Obdúlia Gutiérrez, que destaca el papel determinante de la insuficiencia del transporte público en la caracterización del modelo de desplazamientos cotidianos en un territorio en el que la distribución de las personas y de las actividades económicas es cada día más dispersa.

En relación con la movilidad cotidiana en el Camp de Tarragona, Joan Alberich describe unas pautas de comportamiento y una distribución territorial de los desplazamientos con unas grandes implicaciones sobre el diseño, la gestión y la planificación tanto de las políticas de movilidad como de las nuevas infraestructuras de comunicación.

En el cuarto artículo, después de repasar las principales características de la movilidad de Terres de l'Ebre, Daniel Polo plantea e ilustra el potencial de la EMC 2006 como una herramienta al servicio de la planificación de nuevos servicios e infraestructuras de transporte, y también de la evaluación de las políticas de transporte recientes.

Sobre la movilidad cotidiana en Comarques Centrals, Ángel Cebollada y Pilar Riera recogen unas pautas similares a las del conjunto de la Cataluña no metropolitana, pero destacan en ellas un índice de autocontención municipal menor que en otros territorios —como consecuencia de la estructura municipal y urbana de la zona— y una relación bastante equilibrada con el resto de territorios, gracias a su posición central.

El análisis de la movilidad en Terres de Ponent ha estado a cargo de Carme Bellet y de Josep M. Llop, que también se hacen eco de la preeminencia del transporte privado como consecuencia de la escasa oferta de transporte público, y destacan el peso notable de la movilidad no motorizada, incluso en itinerarios al trabajo o al lugar de estudio, con una mayor utilización de la bicicleta que en el resto de Cataluña.

En el último artículo, Antoni F. Tulla y Marta Pallarès describen el fuerte condicionamiento que representan las características físicas del Alt Pirineu i Aran para el asentamiento de las personas y de actividades económicas, y definen tres patrones de movilidad que se superponen: la movilidad cotidiana dentro del ámbito territorial, la movilidad en sábados y festivos con origen o destino fuera del ámbito territorial y la movilidad de paso.

PRÓLOGO

Nadal i Farreras

Presentamos los resultados de la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006. Como puede verse por los antecedentes que se explican, es la primera vez

que disponemos de una herramienta estadística en toda Cataluña, y se ha superado la precariedad de los datos de los recuentos censales. También es cierto que, en lo que respecta a la Regió Metropolitana de Barcelona, venimos de una tradición más consolidada y disponemos ya para la ciudad de Barcelona y para el conjunto de la Regió de series más extensas que dan el tono de una voluntad clara de explorar los mecanismos básicos de la movilidad. De hecho, Cataluña ha sido pionera en esta materia y ha buscado siempre disponer de series estadísticas y de muestras solventes para realizar aproximaciones científicas a la realidad sobre la cual se ha de intervenir.

Por otro lado, desde la Ley de movilidad se han generalizado el interés, la preocupación y el compromiso con la movilidad. Desde aquella ley de 2003 se han ido sucediendo las herramientas que hacen posible su puesta en marcha, desde las Directrices nacionales de movilidad, aprobadas y publicadas por el Gobierno en 2006, hasta el conjunto de los diferentes Planes directores de movilidad para cada una de las siete regiones, los planes específicos de carácter sectorial y los planes de movilidad urbana referidos a los diferentes municipios.

Con objeto de poner en funcionamiento estos instrumentos y actuar en la movilidad, el Gobierno ha dispuesto un sistema de Autoridades Territoriales de la Movilidad (ATM) que se ocupan de los respectivos planes directores territoriales, así como de la gestión de los sistemas de transporte público y de integración tarifaria de cada uno de estos ámbitos territoriales. El trabajo de estas ATM ha comenzado a dar sus frutos y la sabia combinación entre el conocimiento y la acción da resultados positivos.

Pero ahora, a partir de la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006, sabemos mejor cómo se mueven los ciudadanos de Cataluña diariamente, los días de trabajo y los días festivos. Este conocimiento territorializado y global nos es indispensable para atender las pautas de comportamiento de la sociedad y para intervenir y corregir los problemas, las desviaciones y los déficits que el sistema suscita.

La publicación de estos datos está en la base misma del compromiso político del Gobierno de Cataluña de intervenir activamente en esta materia y de atender los déficits que se ponen de manifiesto y que se perciben con el análisis detallado de todas las tablas.

No es solamente, como se desprende claramente del volumen de información que aquí se recoge, un problema de infraestructuras adecuadas. El parque de infraestructuras es una necesidad básica y ha de adecuarse y dimensionarse según las características de la demanda. No obstante, no puede establecerse una correlación estricta entre las infraestructuras y los flujos. Es preciso entender y atender la diversificación de los modos de transporte, la adecuación ajustada de éstos en el territorio, una oferta que incentive la demanda y disuada con eficacia un uso excesivo y abusivo del vehículo privado.

El espacio se está convirtiendo también, como otros muchos recursos, en un bien escaso, y su uso inteligente para articular una red de infraestructuras, una red de transportes y una red de asentamientos humanos ha de responder a los criterios y a la racionalidad de la planificación territorial que intenta por todos los medios anticiparse a los fenómenos y darles una respuesta adecuada.

Un país con ambición necesita instrumentos como éste, y el bagaje de conocimiento estadístico, cartográfico, etc., de Cataluña pone de manifiesto una larga tradición, alterada circunstancialmente por las peripecias históricas, pero que busca con esfuerzo la consolidación y la continuidad de las tradiciones y de las series largas de los países que acreditan con su evolución una trayectoria de altísima civilización.

LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Carme Miralles-Guasch
Laia Oliver Frauca

Introducción

La movilidad es una actividad que está estrechamente relacionada con las características socioterritoriales de cada región, y se convierte en un factor que permite interpretar la distribución espacial de las actividades urbanas, la oferta de equipamientos y servicios de transporte existentes y las relaciones funcionales que se establecen entre los diferentes ámbitos geográficos. Asimismo, las pautas de movilidad también están influidas por los horarios laborales, las franjas de apertura de los establecimientos comerciales y servicios y los lugares donde la población realiza sus actividades cotidianas. Además, las características individuales y familiares de la población también condicionan de manera más o menos decisiva la movilidad de cada persona, tanto en lo relativo a las pautas horarias como a los modos de transporte utilizados para satisfacer sus necesidades de desplazamiento.

En este artículo, dedicado a la Regió Metropolitana de Barcelona, se explica cuál es el comportamiento de la movilidad en este ámbito territorial, y se hace especial hincapié en los aspectos sociales y geográficos de su patrón.

Por ello, el primer apartado se centra en las relaciones territoriales que tienen lugar en el seno de la región barcelonesa y en las existentes con el resto de ámbitos catalanes. Después de realizar un estudio de las características básicas de la movilidad de esta zona, se analizan los flujos que tienen lugar a escala municipal, comarcal y catalana desde una perspectiva interna y desde una perspectiva de conexión. En este sentido, interesa ver cuál es el nivel de integración territorial de los diferentes ámbitos, en relación con los motivos de desplazamiento y con los modos de transporte.

Por otro lado, se analiza la movilidad de la población residente en el espacio metropolitano. Este segundo apartado se centra en los motivos que generan los desplazamientos de los individuos, tanto en lo relativo a las actividades ocupacionales como a las cuestiones personales, así como los modos de transporte utilizados para satisfacer los desplazamientos y la configuración de las cadenas modales. Después de tratarlos por separado, el texto se centra en la relación que se establece entre ambas variables, a fin de entender la vinculación entre los motivos y los modos de desplazamiento utilizados por la población.

En el marco de este apartado también se hace referencia a la dimensión temporal de los desplazamientos, tanto en lo relativo a las horas en las que se producen como a la duración de los viajes efectuados. Este estudio permite ver el tiempo destinado a los movimientos relacionados con el desarrollo de las distintas actividades, aparte de saber en qué momentos del día la población lleva a cabo las diferentes tareas y satisface sus necesidades.

Finalmente, el artículo trata las características de la movilidad de los diferentes segmentos de población en función de la edad, el género y la situación socioprofesional de cada grupo. En este sentido, interesa ver cuál es la incidencia de estas variables en relación con la media de desplazamientos efectuados, los motivos que originan los desplazamientos y los medios de transporte de los cuales se sirve cada colectivo.

1. Las relaciones territoriales

1.1. Los modelos de movilidad y las dinámicas territoriales

Según los datos resultantes de la Encuesta de Movilidad Cotidiana (EMC) del año 2006, en la Regió Metropolitana de Barcelona se registran 147,9 millones de desplazamientos¹ semanales, los cuales representan más de las dos terceras partes

de los movimientos que tienen lugar en Cataluña. La concentración de la movilidad en el ámbito barcelonés está motivada por el elevado volumen de población y actividades que se ubican en el entorno de la capital catalana, donde se localiza el 68% de los habitantes de Cataluña y el 68% del conjunto de empresas². Esta densidad de movimientos se mantiene constante a lo largo de toda la semana, con un promedio de 16,0 millones de desplazamientos en días laborables y 11,0 millones de desplazamientos en días festivos.

Más del 90% de estos desplazamientos tiene su origen y destino dentro del ámbito de la Regió Metropolitana. No obstante, en los días festivos se detecta un aumento significativo de los desplazamientos de conexión (con origen o destino fuera del espacio metropolitano), los cuales se duplican en números absolutos como consecuencia de la realización de más actividades personales y de ocio lejos del lugar de residencia. Así, la elevada capacidad de autocontención de la zona los días laborables se debilita los días festivos, en los que aumenta el potencial de atracción de los otros territorios catalanes. De hecho, si se tienen en cuenta los desplazamientos de conexión entre la región barcelonesa y los otros ámbitos territoriales³, se observa cómo en los días laborables solamente uno de cada dos desplazamientos de conexión es realizado por la población barcelonesa, mientras que en los días festivos éstos aumentan a tres de cada cuatro desplazamientos de conexión.

Pese a la elevada proporción de desplazamientos en modos no motorizados, que en el interior de la región supera cada día el 45% del total, la mayoría de desplazamientos que tienen lugar en el ámbito barcelonés se efectúa con vehículos de motor. Debido al aumento de las distancias, los modos motorizados son utilizados en la práctica totalidad de los movimientos de conexión, donde la cuota de uso del transporte privado es muy elevada. Así, si en los días laborables casi el 20% de los trayectos de conexión es efectuado con transporte público, en los días festivos esta relación se sitúa a poco más del 10% de los viajes con modos motorizados.

Más allá de la distancia entre las actividades cotidianas, que limita la posibilidad de prescindir de los modos motorizados, las diferencias observadas en el reparto modal entre público y privado dibujan dos modelos de movilidad que evidencian los fuertes desequilibrios territoriales de la red de transporte público y la oferta de servicios. Así, mientras que la ciudad central y su entorno metropolitano más inmediato se integran de forma más o menos óptima a través de medios como los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, la red de Cercanías de Renfe, los servicios de autobuses diurnos y nocturnos, el metro