

**1. El Camp de Tarragona. Territori i processos**

**2. La mobilitat al Camp de Tarragona**

2.1. Panoràmica general

2.2. El motiu de desplaçament

2.3. El mitjà de transport principal

2.4. La dimensió temporal de la mobilitat

2.5. La mobilitat diferencial segons les característiques sociodemogràfiques de la població

**3. Dinàmiques territorials**

3.1. Conjunt de l'àmbit territorial

3.2. Anàlisi comarcal

3.3. Anàlisi municipal

**4. Conclusió**

**5. Referències bibliogràfiques**

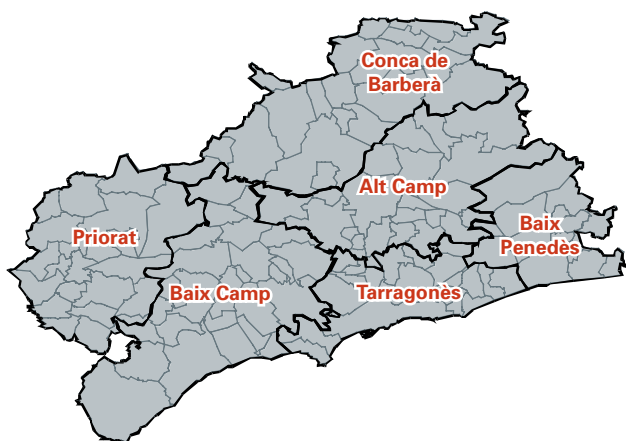
## 1. El Camp de Tarragona. Territori i processos

La primera referència que trobem a aquesta denominació territorial és de l'any 1315, si bé no és fins a l'any 1995 quan, amb l'aprovació del Pla territorial general de Catalunya (DPTOP, 1995), se'n fa el reconeixement legal com un dels set àmbits que integren el territori català, embrions de la seva futura divisió en vegueries.

Territorialment el Camp de Tarragona és format per les tres comarques que en sentit estricte formen part del Camp —l'Alt Camp, el Baix Camp i el Tarragonès— i les tres comarques que hi són veïnes —el Baix Penedès, el Priorat i la Conca de Barberà (vegeu la figura 1). La seva extensió total és de 2.997,7 km<sup>2</sup> (el 9,45% de la superfície del territori català), i la seva població resident a data 1 de gener de 2007, de 575.333 persones (el 8,0% de la població catalana).

Sense voler-nos estendre gaire —no és l'objectiu del treball—, podem afirmar que l'evolució demogràfica i social del Camp de Tarragona es caracteritza per un doble procés: un que podríem anomenar *quantitatiu* (el creixement de la població) i un altre de caire *qualitatiu* (la metropolitanització i la integració funcional creixent del seu territori).

FIGURA 1 Àmbit territorial del Camp de Tarragona



Font: elaboració pròpia.

En efecte, des del punt de vista quantitatiu, el fet més destacable és el notable creixement demogràfic que ha experimentat en els darrers anys, que el situa com a l'àmbit territorial català més dinàmic de tots set: prenent com a base l'any 2000, el creixement de la població hi ha estat del 30,1%, molt superior al 15,1% del total de Catalunya, i tan sols comparable a l'experimentat a les Comarques Gironines, del 24,9%. En aquest sentit, cal destacar que l'àmbit metropolità ha estat l'àrea amb un menor creixement, tan sols del 12,1%.

Aquestes xifres de creixement són reflex de la dinàmica catalana, caracteritzada des de l'inici del segle XXI per tres fenòmens complementaris que potencien el creixement de la població del Camp de Tarragona: en primer lloc, el repunt de la natalitat des dels nivells de fecunditat més baixos assolits a finals del segle passat, afavorit, sobretot, per l'arribada de les generacions plenes procedents del *baby boom* a les edats reproductives; en segon lloc, l'increment dels fluxos migratoris amb l'exterior de l'Estat espanyol, que ha propiciat un augment de la presència de població de nacionalitat estrangera (mentre que l'any 2000 era el 4,1% del total, el 2007 s'ha elevat fins al 16,1%), i finalment, en tercer lloc, la dinàmica de desconcentració de la població des de la Regió Metropolitana de Barcelona cap a les corones metropolitanes i els municipis que hi són més propers.

Des del nostre punt de vista, però, a l'efecte d'analitzar la mobilitat dels residents al Camp de Tarragona, més interessant que aquest creixement demogràfic quantitatiu és el de caire qualitatiu, gràcies al qual s'està esdevenint un procés de metropolitanització i cohesió del territori tarragoní: sustentat sobre el tradicional triangle urbà format per les ciutats de Tarragona, Reus i Valls —que afavoreix una estructura urbana policèntrica— i l'espai litoral turístic de la Costa Daurada —que potencia el caràcter intern de la mobilitat turistico-residencial de l'àmbit—, el Camp tendeix a presentar-se, cada cop més, com una incipient àrea metropolitana caracteritzada per una major interrelació dels municipis entre si a partir dels fluxos de mobilitat que hi tenen lloc.

Així ho conclouen diversos estudis sobre l'àrea (González, 2003, 2004) i així mateix una tesi doctoral recent sobre els espais de vida de la població catalana i les àrees funcionals que se'n deriven elaborada a partir de les dades, parcials, del cens de població de 2001 (Alberich, 2007). Ara i aquí existeix la possibilitat d'aprofundir-hi, ja que l'anàlisi de la distribució territorial dels fluxos de mobilitat es farà (apartat 4) des d'aquest enfocament d'interrelació funcional entre territoris.

## 2. La mobilitat al Camp de Tarragona

Amb la voluntat de tractar el màxim d'aspectes relacionats amb la mobilitat que recull l'enquesta, la informació presentada en aquest tercer apartat fa referència als següents aspectes: dades generals, motiu de desplaçament, mitjà de transport principal, durada mitjana i distribució horària dels desplaçaments, dimensió territorial de la mobilitat i, finalment, mobilitat diferencial segons les característiques sociodemogràfiques de la població.

### 2.1. Panoràmica general

La població de 4 anys en endavant resident al Camp de Tarragona l'any 2006 (527.531 persones) va realitzar un total d'11.867.435 desplaçaments setmanals —entesos com el trajecte que es fa des d'un origen fins a una destinació per qualsevol motiu fent servir un mitjà de transport o més d'un—, amb una mitjana diària d'1.849.355 en dia feiner i d'1.310.330 en dissabte o festiu.

Si hom posa en relació aquests valors amb el pes de la població del Camp de Tarragona respecte al conjunt català, pot constatar una certa sobremobilitat dels seus habitants: el percentatge de desplaçaments realitzats setmanalment (8,0%) és lleugerament major que el que significa el pes de la seva població respecte al conjunt de Catalunya (7,7%).<sup>1</sup> L'explicació d'aquest comportament —característica que comparteix plenament amb l'àmbit metropolità— s'explica a partir d'aquest dos factors: en primer lloc, pel reduït volum de població que

<sup>1</sup> Malgrat que l'àmbit d'estudi és el Camp de Tarragona, a fi de contextualitzar i relativitzar, s'han volgut fer breus referències a les pautes de mobilitat del conjunt de Catalunya. A aquest efecte s'han consultat les dades estadístiques a *Enquesta* [...] [en línia]. <[http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/arees/mobilitat/observatorimobilitat/emq2006/emq\\_2006.jsp](http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/arees/mobilitat/observatorimobilitat/emq2006/emq_2006.jsp)>.

declara no haver fet cap desplaçament en la data de referència de l'enquesta (el 7,0% en dia feiner i el 20,4% en dissabte o festiu) i, en segon lloc, a l'elevada mitjana de desplaçaments que realitza la població mòbil: 3,77 i 3,12 respectivament, que disminueix a 3,51 i 2,48 en cas d'analitzar el conjunt de la població, valors tan sols superats pels residents a l'Alt Pirineu i Aran.

El perquè d'aquesta mobilitat elevada probablement no obeeix a una sola causa, sinó que hi ha possibles factors explicatius com ara l'estructura diferent dins de la població mòbil o el caràcter urbà de la façana litoral del Camp de Tarragona, que facilita una mobilitat més gran dels seus residents. L'anàlisi que ve a continuació, amb la desagregació de la mobilitat segons les seves principals característiques, ha de permetre aportar llum sobre aquestes preguntes.

### 2.2. El motiu de desplaçament

Les dades (figura 2) mostren com els motius per desplaçar-se són força diferents segons el tipus de dia de setmana. Així, en dia feiner, la mobilitat es reparteix de forma força equitativa entre els quatre motius bàsics, ja que el pes d'aquestes categories és pròxim al 25%, si bé amb un lleuger protagonisme de la mobilitat personal (i la consegüent tornada a casa) enfront de la mobilitat ocupacional.

En una escala més detallada (taula 2), dins la mobilitat ocupacional l'opció majoritària és la relacionada amb l'accés al lloc de treball, mentre que en el cas de la mobilitat personal, predominen activitats realitzades en un entorn proper, amb un cost temporal reduït, com són la realització de les compres quotidianes, l'acompanyament de persones i l'oci i la diversió.

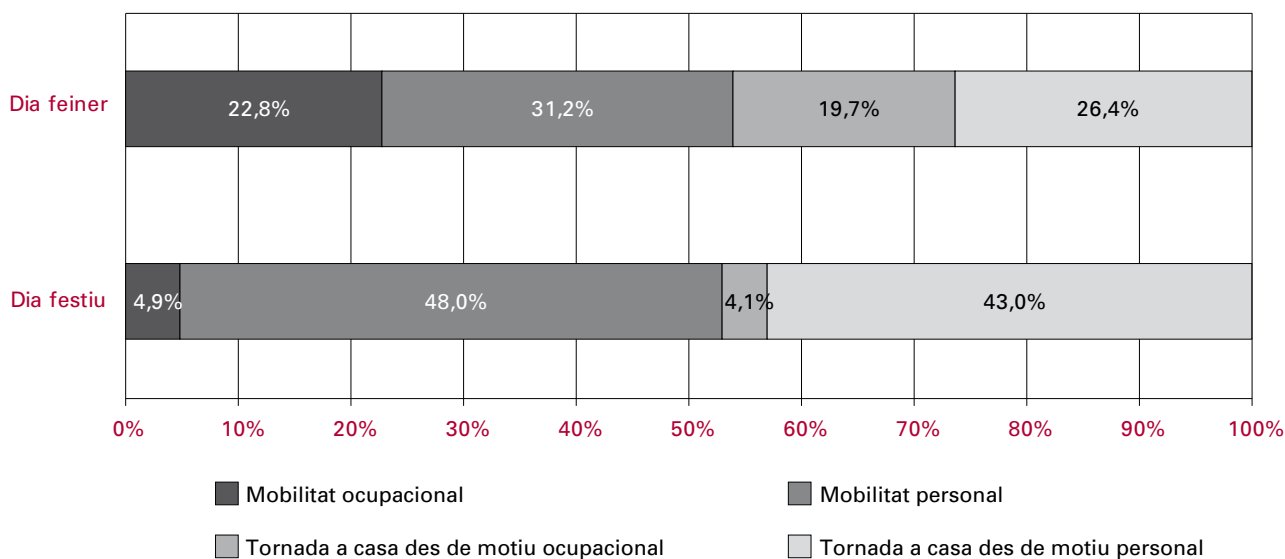
El panorama, però, és radicalment diferent els dissabtes i festius: la mobilitat ocupacional es restringeix a menys del 10% del total (comptabilitzant anades i tornades), i la resta de desplaçaments responen a motius personals. Igualment, la composició de la mobilitat personal varia força perquè en aquest cas no existeix un consens tan clar en la dimensió temporal/espacial de la mobilitat, de manera que predominen activitats com l'oci i la diversió, el passeig o la visita a amics o familiars en què els factors temps i espai no són tan importants.

**TAULA 1** Població, nombre de desplaçaments i mitjana per persona, segons tipus de dia de la setmana

	Desplaçaments diaris	Població				Total	Mitjana desplaçaments persona	
		Mòbil		No mòbil			Població mòbil	Població total
		Desplaçaments	%	Desplaçaments	%			
<b>Dia feiner</b>	1.849.355	490.867	93,0%	36.664	7,0%	527.531	3,77	3,51
<b>Dia festiu</b>	1.310.330	419.744	79,6%	107.787	20,4%	527.531	3,12	2,48

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

**FIGURA 2** Distribució dels desplaçaments segons el motiu (agregat) i tipus de dia de la setmana



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

Finalment, posant en relació el pes de les mobilitats personal i ocupacional amb les consegüents tornades a casa s'obté una mesura aproximada de la pendularitat de la mobilitat: valors pròxims al 50% indiquen una pendularitat alta mentre que a mesura que ens allunyem d'aquest valor l'encadenament de desplaçaments (i, per

tant, de motivacions d'aquests) és més elevat. Els resultats mostren que la pendularitat és força elevada (aproximadament el 47%), fet que ens indica que la mobilitat s'aprofita per realitzar diverses activitats encadenades (anar a comprar, anar a buscar els nens a l'escola, etc.) abans de tornar directament a casa.

**TAULA 2** Distribució dels desplaçaments segons el motiu (desagregat) i tipus de dia de la setmana

Motiu de desplaçament	Dia feiner		Dia festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball	262.356	14,2	61.579	4,7
Estudis	159.163	8,6	2.243	0,2
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>421.519</b>	<b>22,8</b>	<b>63.823</b>	<b>4,9</b>
Compres quotidianes	136.501	7,4	88.834	6,8
Compres no quotidianes	16.738	0,9	14.950	1,1
Acompanyar persones	90.431	4,9	22.625	1,7
Oci/diversió	78.535	4,2	182.229	13,9
Passejar	77.179	4,2	128.497	9,8
Visita amic/familiar	58.451	3,2	105.745	8,1
Gestions personals	52.143	2,8	27.240	2,1
Metge/hospital	30.098	1,6	3.540	0,3
Formació no reglada	18.711	1,0	3.175	0,2
Menjar fora no d'oci	8.336	0,5	19.648	1,5
Altres	9.133	0,5	33.044	2,5
<b>Mobilitat personal</b>	<b>576.255</b>	<b>31,2</b>	<b>629.529</b>	<b>48,0</b>
<b>Tornada a casa des de motiu ocupacional</b>	<b>363.913</b>	<b>19,7</b>	<b>53.958</b>	<b>4,1</b>
<b>Tornada a casa des de motiu personal</b>	<b>487.669</b>	<b>26,4</b>	<b>563.021</b>	<b>43,0</b>
<b>Total</b>	<b>1.849.355</b>	<b>100,0</b>	<b>1.310.330</b>	<b>100,0</b>

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

### 2.3. El mitjà de transport principal

Com es pot observar a la figura 3, al Camp de Tarragona el mode de transport majoritari és el vehicle privat, tant en dia feiner (amb una quota de mercat del 47,7%) com, sobretot, en dia festiu (56,3%). La major part de la resta de desplaçaments es realitza en modes no motoritzats (46,4% i 40,3%, respectivament), en tant que la quota de mercat del transport públic és, malauradament, poc més que testimonial (5,9% en dia feiner i tan sols el 3,4% en dia festiu). No cal dir que es tracta d'una dada molt preocupant, pel cost ambiental, econòmic i pels aspectes relacionats amb la seguretat (accidentalitat) i la congestió de les infraestructures viàries que implica, i més si es té en compte que l'ocupació mitjana del vehicle privat és molt baixa: 1,21 persones per cotxe i 1,09 en moto en dia feiner i 1,41 i 1,07, respectivament, en dia festiu. Aquestes dades ens indiquen cap on haurien d'anar encaminades futures mesures de mobilitat sostenible.

Identificar i discriminar quins són els principals factors que els ciutadans tenen en compte a l'hora de l'elecció d'un determinat mitjà de transport és una tasca complicada, en la mesura que s'hi encavalquen un gran nombre de casuístiques personals, si bé la mateixa EMQ permet aproximar-s'hi d'una manera sintètica. Així, el principal motiu esgrimit per a la utilització del transport privat no fa referència a les qualitats o avantatges comparatius d'aquest respecte a altres mitjans de transport (la comoditat o el confort i l'estalvi en el temps), sinó a la manca d'una oferta alternativa en transport públic o al fet que, en el cas d'existir, tingui una freqüència de pas reduïda.

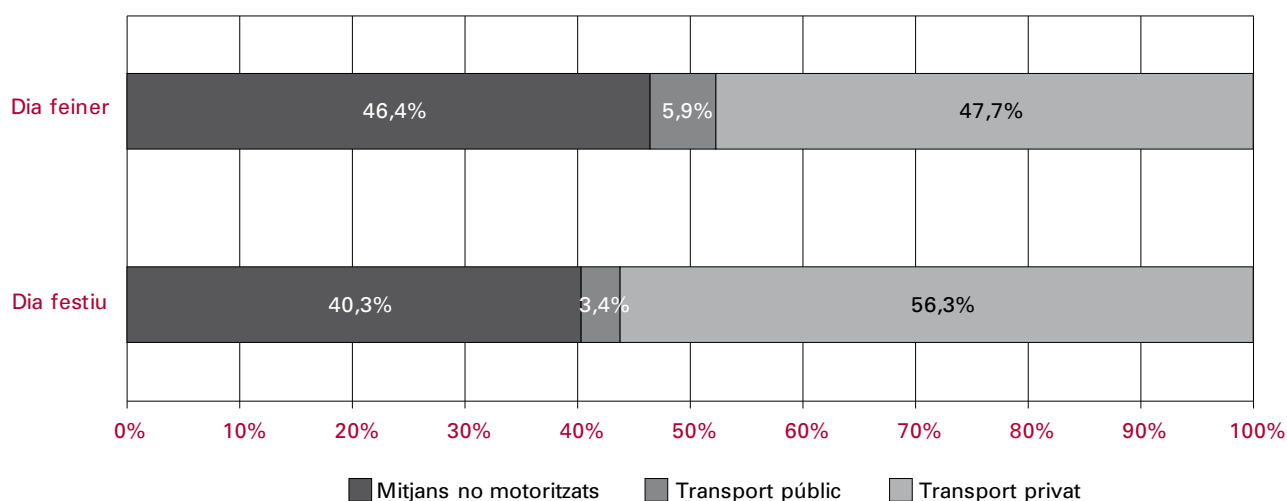
Així, segons aquestes dades, el principal element que limita el paper del transport públic al Camp de Tarragona és, precisament, la manca de dotació dels actuals

serveis. En aquest sentit, la constitució l'any 2003 del Consorci del Transport del Camp de Tarragona —com un dels Consells Territorials de la Mobilitat que recull la Llei de mobilitat (Parlament de Catalunya, 2004), integrat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Tarragona, Reus i Valls— ha d'erigir-se com un element clau en la planificació, l'ampliació i la gestió integrada de les infraestructures de transport públic de l'àmbit. Cal esperar, doncs, que mesures com ara la creació d'una xarxa de serveis ferroviaris de rodalies pròpia, amb la creació de trens-trams entre les principals àrees urbanes, la racionalització dels serveis de transport públic per carretera o la integració tarifària dels serveis permetin augmentar la participació del transport públic en els desplaçaments quotidians de la població resident del Camp de Tarragona.

Retornant a l'anàlisi comparada entre els dies feiners i festius, a què es deu el transvasament de mobilitat cap al transport privat en cap de setmana? Sens dubte la resposta passa per fer una referència a l'associació existent entre el mitjà de transport i el motiu del desplaçament: un senzill creuament entre totes dues variables mostra com en la mobilitat ocupacional el transport públic és on té més pes relatiu (7,8%), de manera que la manca de desplaçaments per aquest motiu el cap de setmana implica, forçosament, la disminució de la seva quota de mercat (figura 4).

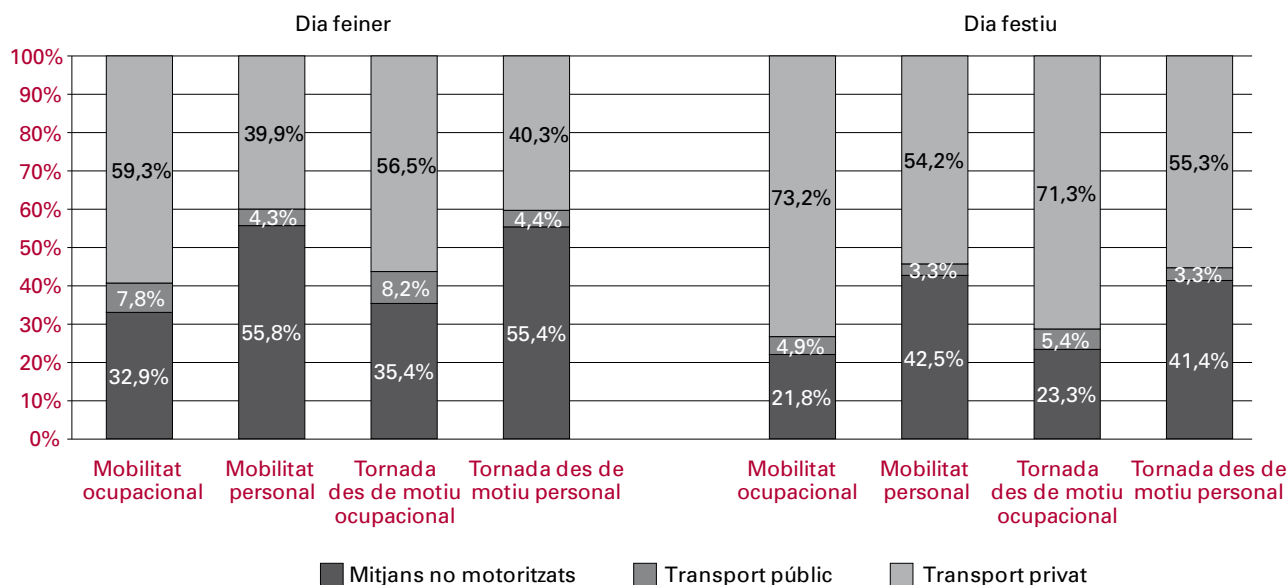
Al mateix temps, s'esdevé un canvi en la mobilitat personal, en la mesura que el protagonisme dels desplaçaments a peu o amb bicicleta en aquest tipus de moviments decau del 55,8% al 42,5%, en benefici del vehicle privat (del 39,9% al 54,2% respectivament). Cal interpretar aquest fet des de l'òptica del tipus de desplaçaments majoritaris en cada cas: tal com s'ha dit anteriorment, mentre que els desplaçaments en dia

**FIGURA 3** Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport i el tipus de dia de la setmana



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

**FIGURA 4** Distribució dels desplaçaments segons el motiu, el mitjà de transport i el tipus de dia de la setmana



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

feiner solen ser de curta durada, prop del lloc de residència (compres quotidianes...) i, per tant, susceptibles de fer-se a peu o en transport públic, en cap de setmana aquest constrenyiment espaciotemporal és menys rígid i, per tant, l'augment de la distància que s'ha de recórrer i del temps de desplaçament implica un ús més ampli del vehicle privat.

Una anàlisi més detallada dels mitjans de transport (taula 3) mostra com, dins el transport públic, l'autobús en les seves múltiples tipologies—urbà, interurbà i de transport escolar—és el mitjà majoritari, seguit, a molta distància, del transport ferroviari. La presència de mitjans de transport sense implantació al Camp de Tarragona (com ara el tramvia, els FGC...) s'explica pel fet que es tenen en consideració tots els desplaçaments realitzats pels residents a l'àmbit d'estudi, encara que tinguin lloc fora d'aquests. Per la seva banda, l'automòbil és majoritari en els desplaçaments en transport privat—en tant que signifiquen prop del 94% dels desplaçaments en aquest mitjà de transport en dia feiner i el 96% en dia festiu—i relega la moto a un paper molt minoritari.

#### 2.4. La dimensió temporal de la mobilitat

Un altre element a l'hora de caracteritzar la mobilitat és la dimensió temporal des d'un doble vessant: d'una banda, a partir de la durada mitjana dels desplaçaments i, de l'altra, a partir de l'hora d'inici d'aquests. Vegem-ho punt per punt.

##### *Durada mitjana dels desplaçaments*

La durada mitjana dels desplaçaments permet fer una aproximació al temps que les persones dediquem diàriament a la mobilitat. Com en tants altres casos, la durada

mitjana de cada desplaçament varia força segons el tipus de dia analitzat: mentre que en dia feiner és de 16,63 minuts, en dia festiu s'incrementa fins als 22,83 minuts.

Els principals factors que expliquen aquest gran diferencial de durada de la mobilitat tenen a veure amb la composició dels desplaçaments segons la tipologia i la motivació. Vegem-ho amb més detall.

En efecte, el primer element que explica la major duració dels desplaçaments realitzats en cap de setmana és la pròpia tipologia d'aquests: en dia laborable els desplaçaments són, en termes de distància, molt més curts que els realitzats en dia festiu. Per tal de demostrar aquest fet—desgraciadament, encara no disposem de les dades de distàncies recorregudes—, s'han dividit els desplaçaments segons si tenen un caràcter intramunicipal (amb origen i destinació en un mateix municipi, independentment de si aquest és el lloc de residència habitual de l'individu analitzat<sup>2</sup>) o intermunicipal (és a dir, amb origen i destinació en municipis catalans diferents i, per tant, presumiblement, d'una distància recorreguda més llarga i, consegüentment, un temps de desplaçament major). Doncs bé, les dades no poden ser més clares: en dia feiner gairebé tres quartes parts dels desplaçaments són de tipus intramunicipal (el 72,5%), percentatge que disminueix a gairebé dos de cada tres (el 62,6%) en dia festiu.

Òbviament aquesta diferenciació és determinada per la diferent composició en les motivacions d'uns i altres

<sup>2</sup> Precisament el fet que en aquest cas no es consideri si els desplaçaments tenen com a punt d'origen el municipi de residència de la població no permet anomenar aquest valor *autocontenció municipal*, un indicador que sí que requereix la coincidència entre municipi d'origen del desplaçament i el de residència.

**TAULA 3** Distribució dels desplaçaments segons el mitjà de transport i tipus de dia de la setmana

Mitjà de transport principal	Dia feiner		Dia festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
A peu	849.608	45,9	514.188	39,2
Bicicleta	9.052	0,5	13.253	1,0
<b>Mitjans no motoritzats</b>	<b>858.660</b>	<b>46,4</b>	<b>527.441</b>	<b>40,3</b>
Autobús urbà	43.812	2,4	12.537	1,0
Autobús interurbà	15.859	0,9	5.813	0,4
Metro	1.128	0,1	2.187	0,2
Tramvia	247	0,0	0	0,0
FGC	606	0,0	274	0,0
Rodales Renfe	15.362	0,8	8.465	0,6
Autobús empresa	4.965	0,3	2.551	0,2
Autobús escolar	18.668	1,0	1.229	0,1
Autocar (excursions)	1.697	0,1	4.477	0,3
Taxi	2.319	0,1	3.176	0,2
Tren regional/llarg recorregut	3.978	0,2	3.579	0,3
Avió	77	0,0	696	0,1
Altres transport públic	0	0,0	135	0,0
<b>Transport públic</b>	<b>108.717</b>	<b>5,9</b>	<b>45.117</b>	<b>3,4</b>
Cotxe com a conductor	651.892	35,2	419.127	32,0
Cotxe com a acompanyant	177.138	9,6	288.345	22,0
Moto com a conductor	31.073	1,7	24.090	1,8
Moto com a acompanyant	2.953	0,2	1.679	0,1
Furgoneta/camió	13.793	0,7	2.590	0,2
Altres vehicle privat	5.021	0,3	1.941	0,1
No ho sap/No contesta	108	0,0	0	0,0
<b>Transport privat</b>	<b>881.978</b>	<b>47,7</b>	<b>737.773</b>	<b>56,3</b>
<b>Total</b>	<b>1.849.355</b>	<b>100,0</b>	<b>1.310.330</b>	<b>100,0</b>

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

desplaçaments: en primer lloc, en dia feiner els desplaçaments se cenyeixen a un fort constrenyiment temporal, perquè existeix un cert cost en temps a partir del qual els desplaçaments deixen de ser assumibles de forma diària, fet que explica que bona part dels moviments siguin de tipus intramunicipal, tant si es tracta de desplaçaments al lloc de treball o estudi com si obeeixen a motius personals.

Encara referent a la composició diferent de les motivacions dels desplaçaments, cal apuntar que el fet que els desplaçaments en dia festiu durin més és determinat per la distribució interna de la mobilitat personal, molt majoritària, com sabem, en aquest tipus de dies. Així, mentre que en dia feiner predominen activitats que requereixen una certa proximitat espaciotemporal —com ara anar a comprar o acompanyar persones com ara infants, perso-

nes grans, etc.—, en el dia festiu predominen unes motivacions força més laxes temporalment: l'oci, el passeig i les visites a amics i familiars (vegeu la taula 2).

#### *Distribució horària dels desplaçaments*

La distribució horària dels desplaçaments és força diferent segons el dia de la setmana analitzat, ja que mentre que en dia feiner es troba molt condicionada per l'horari d'entrada i de sortida del lloc de treball, en dissabte i festiu segueix un patró horari força menys clar i més homogeni al llarg del dia.

Així, tal i com es pot observar al primer gràfic de la figura 5, la mobilitat en dia feiner presenta tres períodes punta o moments de màxima concentració dels desplaçaments. En primer lloc, l'entrada al lloc de treball o d'estudi es

**TAULA 4** Durada mitjana dels desplaçaments (en minuts) segons el motiu i tipus de dia de la setmana

Motiu de desplaçament	Dia feiner		Dia festiu	
	Mitjana en minuts	Mitjana en minuts	Mitjana en minuts	Mitjana en minuts
Feina	17,09	16,88		
Estudis	13,49	23,70		
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>15,73</b>	<b>17,12</b>		
Compres quotidianes	11,97	13,23		
Compres no quotidianes	16,93	15,88		
Acompanyar persones	11,29	19,74		
Oci/diversió	14,71	21,63		
Passejar	34,00	37,90		
Visita amic/familiar	15,70	19,07		
Gestions personals	18,01	22,97		
Metge/hospital	20,52	13,73		
Formació no reglada	14,43	17,62		
Menjar fora no d'oci	13,73	17,33		
Altres	14,89	12,79		
<b>Mobilitat personal</b>	<b>16,85</b>	<b>22,51</b>		
<b>Tornada a casa des de motiu ocupacional</b>	<b>15,95</b>	<b>16,08</b>		
<b>Tornada a casa des de motiu personal</b>	<b>17,64</b>	<b>24,49</b>		
<b>Total</b>	<b>16,63</b>	<b>22,83</b>		

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

concentra entre les 7 i les 10 h, en què es realitzen prop de tres-cents cinquanta mil desplaçaments (el 18,9% del total diari). Per la seva banda, la sortida és més esglaonada, ja que s'aprecia una primera hora punta al migdia (de 13 a 15 h es realitza el 14,2% de desplaçaments) i una segona a la tarda-vespre, força més esglaonada, ja que comprèn una franja horària més àmplia (de 17 a 20 h es realitza el 23,6% de la mobilitat diària).

Tal com s'ha apuntat, la distribució horària dels desplaçaments al llarg del dia està molt condicionada per la mobilitat ocupacional. De fet, si ens centrem només en aquest tipus de desplaçaments, s'observa com gairebé la meitat —aproximadament dos-cents mil (el 46,2%)— té lloc entre les 7 i les 9 h, mentre que la segona punta diària, relacionada amb l'entrada a la feina en horari fraccionat s'esdevé entre les 14 i les 16 h (20,3%).

Per contra, la mobilitat per motius personals presenta una distribució horària completament diferent i, en termes generals, menys rígida. Així, s'hi observen dues franges horàries de més intensitat de moviments: les hores centrals del matí (entre les 9 i les 12 h es fan el 27,2% dels desplaçaments per aquest motiu) i de la tarda (el 39,7% entre les 16 i les 20 h). Com es pot deduir, es tracta d'una distribució temporal que es correspon força amb l'horari comercial i dels serveis.

Amb relació als dissabtes i festius (segon gràfic de la figura 5), el pes dels desplaçaments personals —i la posterior tornada a casa— determina que la distribució sigui força diferent respecte al dia feiner. Així, no es pot parlar estrictament d'hores punta, sinó de dues franges horàries força àmplies, que abracen les hores centrals del matí (de 10 a 14 h) i de la tarda (de 17 a 21 h), que concentren, respectivament, el 32,6% i el 29,3% dels desplaçaments. Una altra diferència respecte a la mobilitat en dia feiner és el pes dels desplaçaments realitzats en horari nocturn (entre les 5 i les 23 h): si bé en aquell cas només representaven el 2,1% del total, en cap de setmana i festiu signifiquen el 5,6%. Aquest fet es deu, sens dubte, a les pautes horàries de l'oci, de manera que la gran majoria d'aquests moviments són de tornada a casa i, principalment, per un motiu personal.

Si ens centrem en la distribució horària de la mobilitat segons el mitjà de transport usat en els desplaçaments en dia feiner (primer gràfic de la figura 6), s'observen dos comportaments força diferenciats: d'una banda, l'ús del transport públic i del transport privat segueixen una pauta molt semblant, determinada per l'accés al lloc de treball o d'estudi i la corresponent tornada a casa (amb les hores punta a primera hora del matí i al vespre). D'altra banda, la distribució horària dels desplaçaments a peu confirma el fet que aquest mitjà de transport és majoritari en la mobilitat personal, si bé s'observa un màxim entre les 8 i les 9 h relacionat amb l'entrada al lloc d'estudi.

Pel que fa als dissabtes i festius (segon gràfic de la figura 6) i més enllà de la intensitat de cada mitjà, no s'observa una distribució diferenciada segons l'hora d'inici dels desplaçaments: les hores vall i les hores punta de cada un dels mitjans són les mateixes.

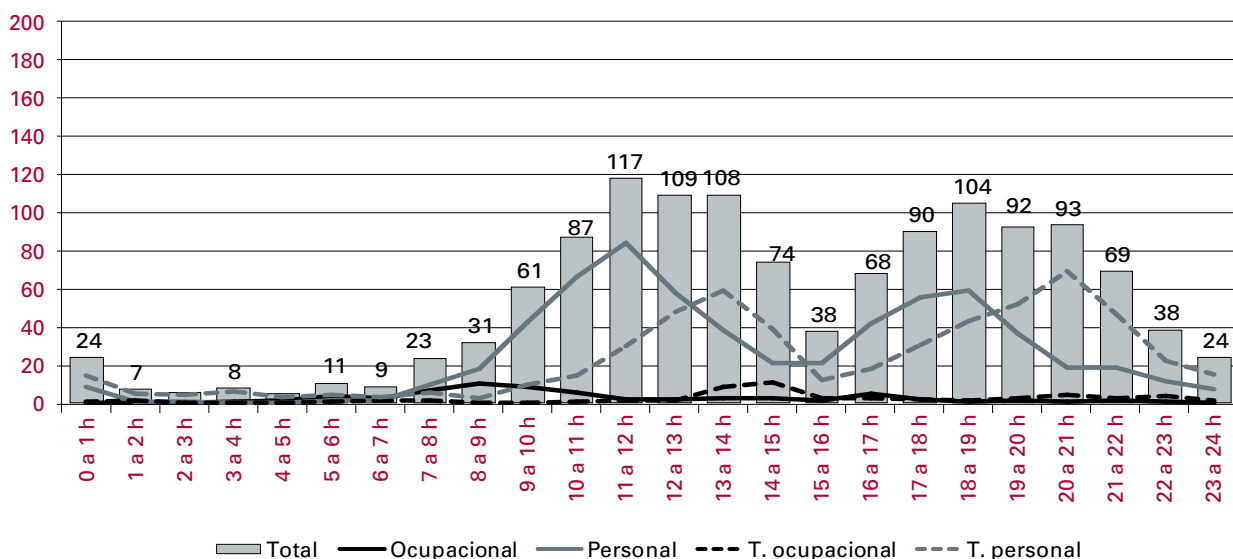
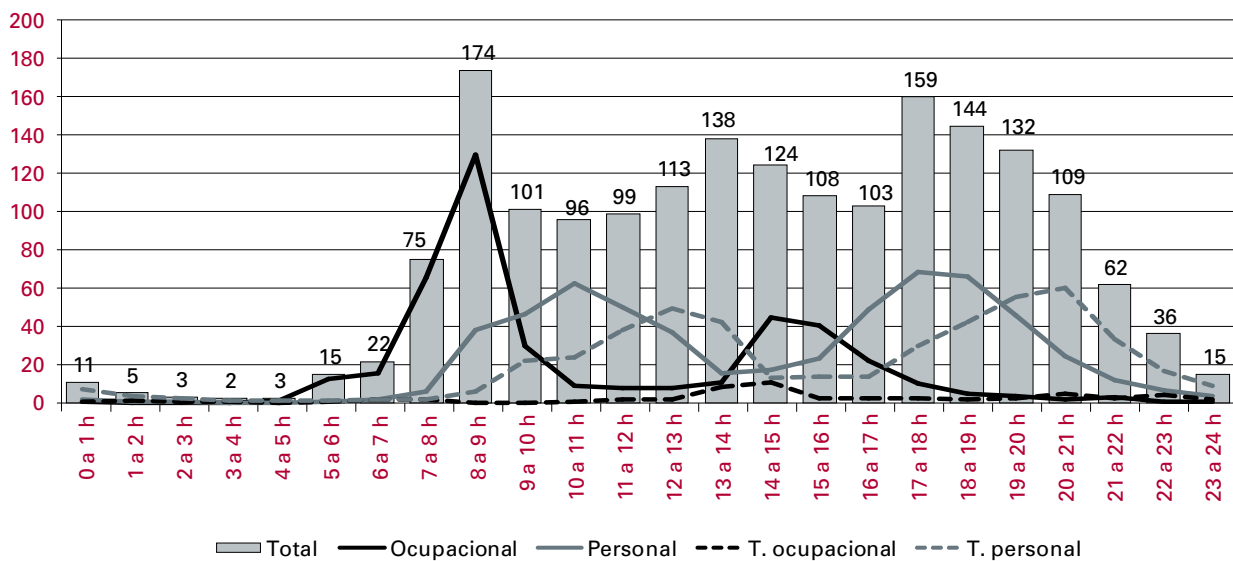
## 2.5. La mobilitat diferencial segons les característiques sociodemogràfiques de la població

Fins ara, les dades presentades fan referència al conjunt de la població, tractada de manera homogènia, sense atendre'n les característiques sociodemogràfiques. No obstant això, el comportament mòbil de la població varia segons el segment de població analitzat, motiu pel qual s'ha cregut adequat incloure aquest breu apartat on es tracin algunes pinzellades sobre aquesta qüestió. Així, les dades que es presenten a continuació fan referència a dos aspectes diferents: en primer lloc, a la intensitat de la mobilitat —expressada a partir del nombre mitjà de desplaçaments diaris (taula 9)— i en segon lloc, a la distribució de la mobilitat segons el motiu de desplaçament i el mitjà de transport (taules 10 i 11).

En concret, tres són les variables que han permès segmentar la població: el sexe, l'edat —en quatre grups diferents: de 4 a 15 anys, de 16 a 29 anys, de 30 a 64



**FIGURA 5** Distribució horària de la mobilitat segons l'hora d'inici, el motiu de desplaçament i el tipus de dia de la setmana



Nota: desplaçaments expressats en milers. Només es tenen en compte els desplaçaments amb origen o destinació a Catalunya.  
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

i de 65 en endavant—, la combinació d'aquestes dues i la situació professional —en sis categories: estudiant, actiu aturat, actiu ocupat, tasques de la llar, jubilat i pensionista.

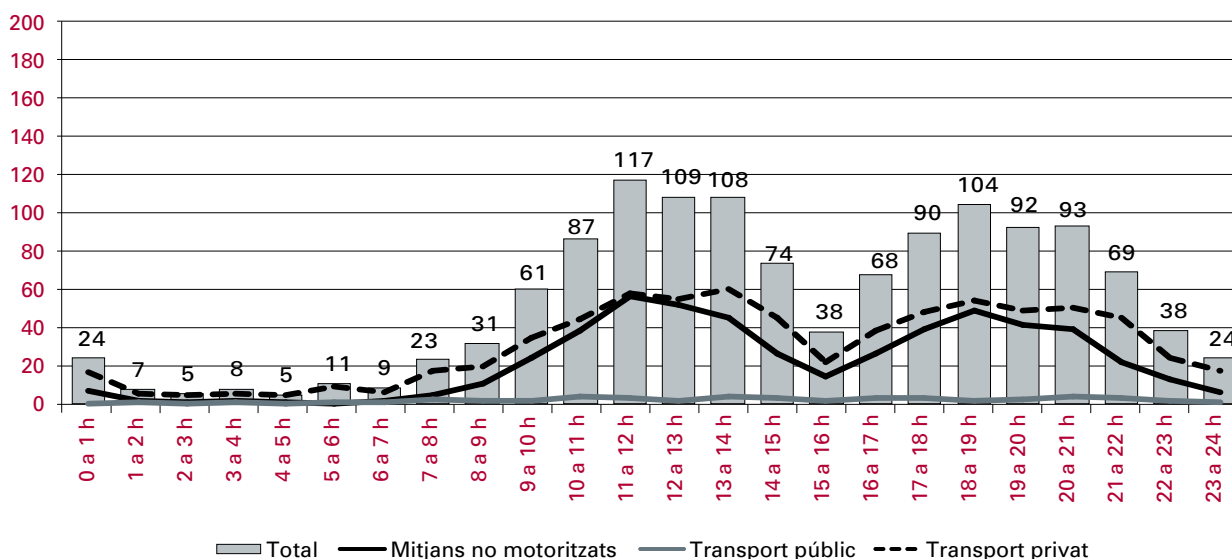
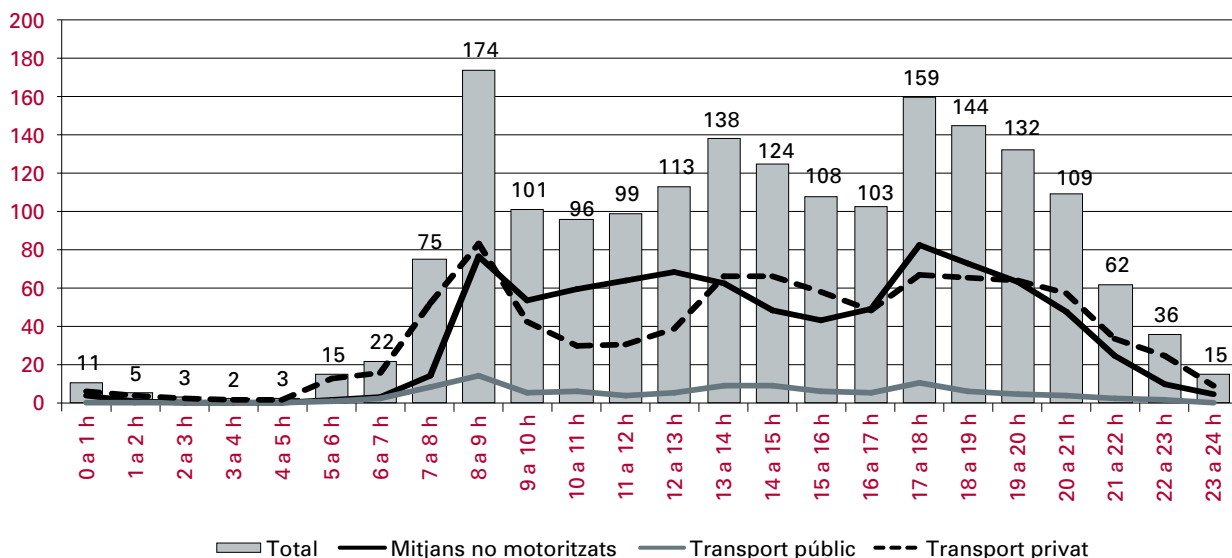
Segons cada una de les variables sociodemogràfiques analitzades, els principals resultats obtinguts són els següents:

**Sexe.** No existeix un comportament clar segons aquesta variable, ja que els resultats obtinguts varien segons el tipus de dia: mentre en dia feiner la població masculina presenta un nombre mitjà de desplaçament (3,48) lleugerament inferior al de la població femenina (3,53), la tendència s'inverteix i s'accentua en dia festiu (2,68 enfront de 2,28, respectivament).

Si ens centrem en la distribució de la mobilitat segons el motiu de desplaçament observem que la població masculina presenta un percentatge més elevat (49,4%) de mobilitat ocupacional que no pas la femenina (35,4%): la taxa d'ocupació més elevada d'ells i la de més activitats de caràcter familiar i reproductiu d'elles en són els principals factors explicatius. Pel que fa al mitjà de transport, la proporció més elevada de mobilitat personal femenina —sovint de distància més curta— es tradueix en un ús més nombros dels mitjans no motoritzats i del transport públic.

Les diferències en el comportament diferencial entre homes i dones s'atenuen molt en cap de setmana, tenint en compte que, d'una banda, pràcticament desapareix la mobilitat ocupacional i, de l'altra, la mobilitat té un caire més familiar.

FIGURA 6 Distribució horària de la mobilitat segons l'hora d'inici, el mitjà de transport i el tipus de dia de la setmana



Nota: desplaçaments expressats en milers. Només es tenen en compte els desplaçaments amb origen o destinació a Catalunya.  
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

*Edat.* En termes generals, el nombre mitjà de desplaçaments diaris en dia feiner decau a mesura que augmenta l'edat. Cal buscar l'explicació d'aquest fet en la relació existent entre l'edat i la mobilitat ocupacional, tendència exemplificable a partir dels dos grups d'edat extrems: mentre que pràcticament tota la població menor de 16 anys ha de realitzar almenys un desplaçament d'accés al lloc d'estudi obligatori, aquest tipus de mobilitat esdevé pràcticament nul·la en la població major de 65 anys, derivada de la sortida majoritària del mercat de treball remunerat.

Pel que fa als mitjans de transport, la població jove-adulta (entre els 16 i els 64 anys) és qui fa més ús del vehicle privat, tendència que es redueix en el cas dels més joves —per un efecte d'edat, ja que la població menor de

16 no disposa de cap permís de conduir— i en el cas de la població més gran, les generacions de naixement de les quals no presenten un grau de motorització elevat.

*Situació professional.* El que s'ha comentat per a l'edat, és també vàlid per al cas de la situació professional, a causa de la forta correlació existent entre totes dues variables: en termes generals, la població que treballa o estudia té una mobilitat major que la de la població que es troba fora del mercat de treball remunerat. Una excepció d'aquest fet és el cas de les persones dedicades a les tasques de la llar, les quals presenten una mobilitat pròxima a la població ocupada, en la mesura que hi recau bona part de la conciliació entre la vida familiar i la vida reproductiva, amb l'augment de la mobilitat per motius personals que aquest fet implica.

En aquest sentit, el col·lectiu de persones ocupades presenta un comportament força diferenciat de la resta, perquè és l'únic grup de població en què el mitjà de transport principal és el vehicle privat en detriment dels desplaçaments a peu.

### 3. Dinàmiques territorials

Finalment, un dels aspectes més interessants de l'estudi de la mobilitat amb vista a la implementació de polítiques d'ordenació del territori és l'anàlisi dels fluxos a partir de la matriu d'orígens i de destinacions de la mobilitat. Així, s'ha volgut introduir aquest breu apartat amb la clara intenció d'esdevenir una petita reflexió sobre les dinàmiques territorials que s'esdevenen en el si del Camp de Tarragona: conèixer quin ús del territori fa la població, més enllà del lloc de residència, és un element clau a l'hora d'implementar polítiques no sols de transport, sinó d'habitatge, d'accessibilitat i de localització de les activitats econòmiques.

### 3.1. Conjunt de l'àmbit territorial

Independentment del lloc de residència dels seus protagonistes, al Camp de Tarragona tenen lloc una mitjana diària d'1.915.632 desplaçaments entre setmana i 1.559.470 en dia festiu. Més interessant que aquest descens en el nombre de desplaçaments el cap de setmana és comprovar que mentre que en un dia laborable el percentatge de desplaçaments interns a l'àmbit estudiat és del 92,4%, en dia festiu és del 79,7% (figura 7). Aquest fet reafirma la idea apuntada anteriorment sobre el fet que la mobilitat en dia feiner té un caràcter molt més pròxim (d'accés al lloc de treball, etc.), mentre que en els dies no laborables, la mobilitat més elevada vinculada a l'oci i el lleure implica més distància recorreguda. L'exemple més clar d'aquest fet seria l'accés als habitatges secundaris, la localització territorial dels quals no obeeix a criteris de proximitat o accessibilitat sinó segons els atractius naturals, paisatgístics, culturals, etc., de la zona on s'implanten.

**TAULA 5** Nombre mitjà de desplaçaments diaris segons les característiques sociodemogràfiques de la població i el tipus de dia de la setmana

Segment de població	Dia feiner	Dia festiu
<b>Sexe</b>		
Home	3,48	2,68
Dona	3,53	2,28
<b>Edat</b>		
De 4 a 15 anys	3,68	2,43
De 16 a 29 anys	3,65	2,83
De 30 a 64 anys	3,62	2,51
De 65 anys en endavant	2,77	1,99
<b>Sexe i edat</b>		
Home 4-15 anys	3,70	2,59
Home 16-29 anys	3,57	2,91
Home 30-64 anys	3,49	2,68
Home 65 anys en endavant	3,08	2,44
Dona 4-15 anys	3,65	2,27
Dona 16-29 anys	3,73	2,73
Dona 30-64 anys	3,75	2,33
Dona 65 anys en endavant	2,53	1,65
<b>Situació professional</b>		
Escolar/estudiant	3,64	2,57
Feina domèstica no remunerada	3,65	2,44
Jubilat	2,93	2,09
Pensionista	2,84	1,98
Actiu ocupat	3,67	2,68
No ocupat	3,51	2,12
<b>Total de la població</b>	<b>3,51</b>	<b>2,48</b>

Nota: les mitjanes han estat calculades sobre el total de població (mòbil i no mòbil).  
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**TAULA 6** Distribució de la mobilitat segons les característiques sociodemogràfiques de la població i el motiu del desplaçament

*Dia feiner*

Segment de població		Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa des de motiu ocupacional	Tornada a casa des de motiu personal	Total
<b>Sexe</b>						
	Home	5,9	47,4	4,8	41,9	100,0
	Dona	3,7	48,9	3,3	44,2	100,0
<b>Edat</b>						
	De 4 a 15 anys	0,4	51,4	0,4	47,7	100,0
	De 16 a 29 anys	6,8	46,8	6,4	40,0	100,0
	De 30 a 64 anys	6,1	46,9	4,9	42,1	100,0
	De 65 anys en endavant	0,2	52,1	0,1	47,6	100,0
<b>Sexe i edat</b>						
	Home 4-15 anys	0,8	51,7	0,8	46,7	100,0
	Home 16-29 anys	7,4	45,9	6,9	39,8	100,0
	Home 30-64 anys	7,6	45,9	5,9	40,6	100,0
	Home 65 anys en endavant	0,4	52,1	0,2	47,3	100,0
	Dona 4-15 anys	0,0	51,1	0,0	48,9	100,0
	Dona 16-29 anys	6,2	47,8	5,8	40,2	100,0
	Dona 30-64 anys	4,3	48,0	3,7	44,0	100,0
	Dona 65 anys en endavant	0,0	52,0	0,0	48,0	100,0
<b>Situació professional</b>						
	Escolar/estudiant	1,5	51,1	1,3	46,1	100,0
	Feina domèstica no remunerada	0,0	51,6	0,0	48,4	100,0
	Jubilat	0,1	52,2	0,0	47,6	100,0
	Pensionista	0,0	52,0	0,0	48,0	100,0
	Actiu ocupat	9,2	44,3	7,8	38,7	100,0
	No ocupat	0,0	52,8	0,0	47,2	100,0
<b>Total de la població</b>		4,9	48,0	4,1	43,0	100,0

*Dia festiu*

<b>Sexe</b>						
	Home	5,9	47,4	4,8	41,9	100,0
	Dona	3,7	48,9	3,3	44,2	100,0
<b>Edat</b>						
	De 4 a 15 anys	0,4	51,4	0,4	47,7	100,0
	De 16 a 29 anys	6,8	46,8	6,4	40,0	100,0
	De 30 a 64 anys	6,1	46,9	4,9	42,1	100,0
	De 65 anys en endavant	0,2	52,1	0,1	47,6	100,0
<b>Sexe i edat</b>						
	Home 4-15 anys	0,8	51,7	0,8	46,7	100,0
	Home 16-29 anys	7,4	45,9	6,9	39,8	100,0
	Home 30-64 anys	7,6	45,9	5,9	40,6	100,0
	Home 65 anys en endavant	0,4	52,1	0,2	47,3	100,0
	Dona 4-15 anys	0,0	51,1	0,0	48,9	100,0
	Dona 16-29 anys	6,2	47,8	5,8	40,2	100,0
	Dona 30-64 anys	4,3	48,0	3,7	44,0	100,0
	Dona 65 anys en endavant	0,0	52,0	0,0	48,0	100,0
<b>Situació professional</b>						
	Escolar/estudiant	1,5	51,1	1,3	46,1	100,0
	Feina domèstica no remunerada	0,0	51,6	0,0	48,4	100,0
	Jubilat	0,1	52,2	0,0	47,6	100,0
	Pensionista	0,0	52,0	0,0	48,0	100,0
	Actiu ocupat	9,2	44,3	7,8	38,7	100,0
	No ocupat	0,0	52,8	0,0	47,2	100,0
<b>Total de la població</b>		4,9	48,0	4,1	43,0	100,0

Nota: les mitjanes han estat calculades sobre el total de població (mòbil i no mòbil).  
 Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**TAULA 7** Distribució de la mobilitat segons les característiques sociodemogràfiques de la població, el mitjà de transport i el tipus de dia de la setmana

*Dia feiner*

Segment de població	Mitjans no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
<b>Sexe</b>				
Home	40,5	5,0	54,5	100,0
Dona	52,5	6,8	40,7	100,0
<b>Edat</b>				
De 4 a 15 anys	61,8	7,5	30,7	100,0
De 16 a 29 anys	35,1	9,3	55,5	100,0
De 30 a 64 anys	41,4	3,9	54,6	100,0
De 65 anys en endavant	72,6	6,4	21,0	100,0
<b>Sexe i edat</b>				
Home 4-15 anys	62,0	7,4	30,7	100,0
Home 16-29 anys	31,2	8,7	60,1	100,0
Home 30-64 anys	32,8	2,9	64,3	100,0
Home 65 anys en endavant	67,9	4,5	27,6	100,0
Dona 4-15 anys	61,7	7,7	30,7	100,0
Dona 16-29 anys	39,3	10,0	50,7	100,0
Dona 30-64 anys	50,1	5,0	44,9	100,0
Dona 65 anys en endavant	77,2	8,3	14,4	100,0
<b>Situació professional</b>				
Escolar/estudiant	53,3	11,4	35,3	100,0
Feina domèstica no remunerada	62,4	4,1	33,4	100,0
Jubilat	68,6	6,0	25,4	100,0
Pensionista	73,5	7,3	19,2	100,0
Actiu ocupat	31,5	3,5	65,0	100,0
No ocupat	54,3	5,5	40,3	100,0
<b>Total de la població</b>	46,4	5,9	47,7	100,0

*Dia festiu*

<b>Sexe</b>				
Home	37,3	2,7	60,0	100,0
Dona	43,7	4,3	51,9	100,0
<b>Edat</b>				
De 4 a 15 anys	40,8	1,7	57,5	100,0
De 16 a 29 anys	32,8	4,5	62,7	100,0
De 30 a 64 anys	37,7	3,1	59,2	100,0
De 65 anys en endavant	64,4	4,5	31,0	100,0
<b>Sexe i edat</b>				
Home 4-15 anys	40,2	1,1	58,7	100,0
Home 16-29 anys	32,6	4,0	63,4	100,0
Home 30-64 anys	34,0	2,5	63,5	100,0
Home 65 anys en endavant	58,2	2,7	39,2	100,0
Dona 4-15 anys	41,5	2,4	56,1	100,0
Dona 16-29 anys	32,9	5,2	61,9	100,0
Dona 30-64 anys	42,3	3,8	53,8	100,0
Dona 65 anys en endavant	71,5	6,7	21,8	100,0
<b>Situació professional</b>				
Escolar/estudiant	42,8	3,7	53,5	100,0
Feina domèstica no remunerada	45,2	4,0	50,8	100,0
Jubilat	61,6	4,5	33,9	100,0
Pensionista	60,0	4,1	35,9	100,0
Actiu ocupat	31,6	3,0	65,5	100,0
No ocupat	39,5	3,3	57,2	100,0
<b>Total de la població</b>	40,3	3,4	56,3	100,0

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

Centrant-nos en els desplaçaments amb origen o fora del Camp de Tarragona, s'observa com el primer flux en importància és el que el posa en relació amb l'àmbit metropolità: tant en dia feiner com festiu, és l'origen o la destinació de prop del 70% dels desplaçaments de connexió. Sens dubte, l'atracció dels seus llocs de treball i d'estudi, d'una banda, i de l'oferta cultural, d'oci, etc., de l'altra, són els principals factors que expliquen aquest flux tant important de mobilitat. Això explica que el 53,4% dels fluxos de connexió en dia feiner siguin per motius ocupacionals, enfront del 42,0% dels fluxos interns; per contra, el 8,9% dels fluxos interns en dia festiu són per aquest motiu, enfront només al 2,9% dels de connexió.

Pel que fa a la resta d'òrgens i de destinacions, novament aquestes són marcades per la proximitat: així, el

**FIGURA 7** Nombre de desplaçaments amb origen o destinació al Camp de Tarragona segons el tipus de dia de la setmana



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

segon flux de connexió en importància és amb les Terres de l'Ebre, seguit dels desplaçaments cap a l'àmbit de Ponent i les Comarques Centrals o des d'aquests i són escassos els fluxos de relació amb l'Alt Pirineu i Aran i les Comarques Gironines. Amb tot, el lleuger augment de la importància d'aquests últims fluxos en dia festiu, juntament amb el pes dels desplaçaments amb origen o destinació fora de Catalunya (el 3,78%) apunten a una utilització més elevada d'aquests territoris segons motius d'oci, lleure, etc.

Finalment, i pel que fa als mitjans de transport utilitzats segons el tipus de desplaçament, s'esdevé una aparent paradoxa: és en els desplaçaments de connexió —per definició, d'una major distància recorreguda— on l'ús del transport públic és major (21,4% en dia feiner) enfront dels de caràcter intern (4,9%). Diem que es tracta d'una paradoxa perquè, com sabem, es tracta d'un mitjà de transport més lent i que, per tant, implica menys eficiència del temps de transport. A què es deu, doncs, aquesta aparent contradicció? La resposta rau, un cop més, en la dotació de transport de l'àmbit estudiant: com que els trajectes amb la resta del territori català —especialment amb l'àmbit metropolità, que, com hem vist, és l'origen/destinació principal— estan força ben coberts per la xarxa ferroviària (amb el servei de rodalies des del Baix Penedès i de trens regionals des de la majoria de la resta de l'àmbit), aquesta esdevé una alternativa notable al vehicle privat, fet que no s'esdevé en els desplaçaments interns del Camp de Tarragona.

En resum, i a risc de simplificar excessivament les pautes de mobilitat del conjunt del Camp de Tarragona, podem afirmar que mentre en dia feiner que els qui surten o vénen de fora ho fan per motius ocupacionals, amb un major ús del transport públic, en dia festiu succeeix tot el contrari: els qui es queden ho fan per treballar amb una major proporció que els qui realitzen un desplaçament de connexió, en el quals la importància, intrínsecament alta, de la mobilitat personal és més gran (taules 8 i 9).

### 3.2. Anàlisi comarcal

L'autocontenció comarcal mitjana al Camp de Tarragona és del 85,9% en dia feiner. Aquest valor amaga, però, un comportament territorial força diferent que respon a dos fets diferenciats, en la mesura que, a causa del volum de població, és molt determinat per la comarca del Tarragonès.

En efecte, el Tarragonès és la comarca més tancada, amb una autocontenció del 89,3%, atès que el gran nombre de llocs de treball que concentra determina que bona part de la seva població resident s'hi quedi per treballar i, alhora, sigui una destinació important per a la resta de les comarques, que presenten una autocontenció menor com més pròximes es troben de la ciutat de Tarragona.

**TAULA 8** Distribució dels desplaçaments de connexió segons l'origen i la destinació, el motiu de desplaçament i el tipus de dia de la setmana

<i>Dia feiner</i>	<b>Motiu de desplaçament</b>				<b>Total</b>
	<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>Mobilitat personal</b>	<b>Tornada a casa des de motiu ocupacional</b>	<b>Tornada a casa des de motiu personal</b>	
<b>Àmbit territorial d'origen i destinació</b>					
Camp de Tarragona - Regió Metropolitana i viceversa	30,6	20,7	24,0	24,8	100,0
Camp de Tarragona - Comarques Gironines i viceversa	23,5	26,0	23,7	26,8	100,0
Camp de Tarragona - Camp de Tarragona	22,5	31,5	19,4	26,5	100,0
Camp de Tarragona - Terres de l'Ebre i viceversa	32,0	21,2	24,5	22,3	100,0
Camp de Tarragona - Comarques Centrals i viceversa	24,6	23,6	25,0	26,8	100,0
Camp de Tarragona - Terres de Ponent i viceversa	33,4	21,1	24,9	20,6	100,0
Camp de Tarragona - Alt Pirineu i Aran i viceversa	20,8	37,1	16,6	25,5	100,0
Camp de Tarragona - Fora de Catalunya i viceversa	6,5	21,8	11,5	60,3	100,0
<b>Total</b>	<b>23,1</b>	<b>30,7</b>	<b>19,8</b>	<b>26,4</b>	<b>100,0</b>
<i>Dia festiu</i>					
Camp de Tarragona - Regió Metropolitana i viceversa	1,1	39,9	0,6	58,4	100,0
Camp de Tarragona - Comarques Gironines i viceversa	4,2	41,3	0,0	54,5	100,0
Camp de Tarragona - Camp de Tarragona	4,7	48,6	4,1	42,5	100,0
Camp de Tarragona - Terres de l'Ebre i viceversa	4,7	49,2	2,4	43,6	100,0
Camp de Tarragona - Comarques Centrals i viceversa	4,8	49,3	3,0	42,9	100,0
Camp de Tarragona - Terres de Ponent i viceversa	3,1	45,7	1,9	49,4	100,0
Camp de Tarragona - Alt Pirineu i Aran i viceversa	0,0	39,5	0,0	60,5	100,0
Camp de Tarragona - Fora de Catalunya i viceversa	2,0	29,4	2,0	66,7	100,0
<b>Total</b>	<b>4,2</b>	<b>47,1</b>	<b>3,5</b>	<b>45,3</b>	<b>100,0</b>

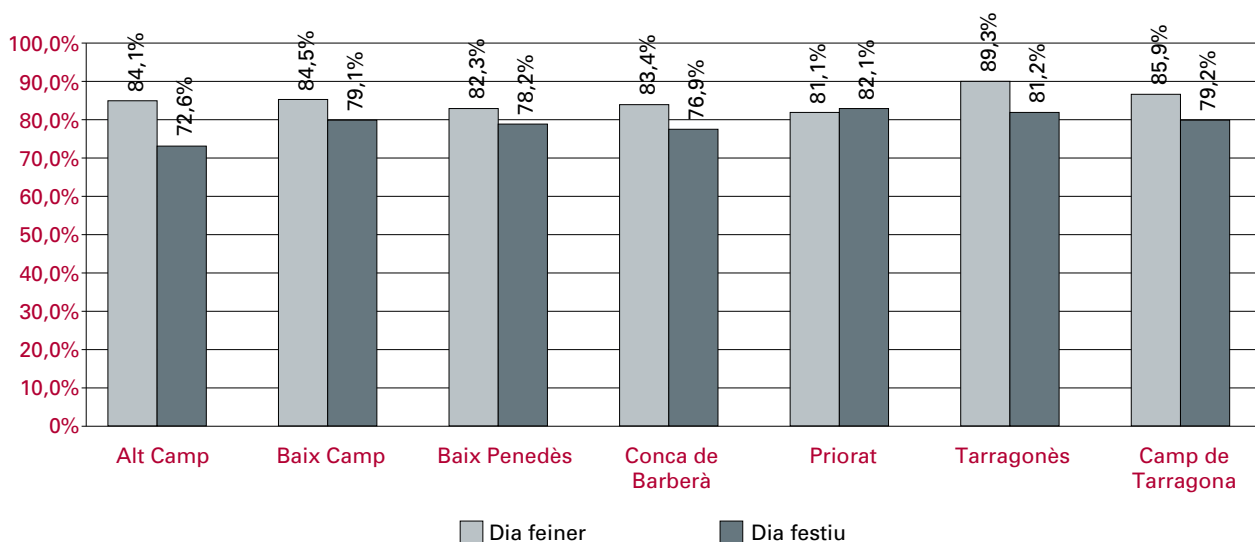
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006

**TAULA 9** Distribució dels desplaçaments de connexió segons l'origen i la destinació, el mitjà de transport i el tipus de dia de la setmana

<i>Dia feiner</i>	<b>Motiu de desplaçament</b>			<b>Total</b>
	<b>Mitjans no motoritzats</b>	<b>Transport públic</b>	<b>Transport privat</b>	
<b>Àmbit territorial d'origen i destinació</b>				
Camp de Tarragona - Regió Metropolitana i viceversa	1,8	25,9	72,4	100,0
Camp de Tarragona - Comarques Gironines i viceversa	0,0	10,0	90,0	100,0
Camp de Tarragona - Camp de Tarragona	48,4	4,9	46,6	100,0
Camp de Tarragona - Terres de l'Ebre i viceversa	1,0	9,1	89,9	100,0
Camp de Tarragona - Comarques Centrals i viceversa	9,6	12,8	77,6	100,0
Camp de Tarragona - Terres de Ponent i viceversa	5,2	12,2	82,6	100,0
Camp de Tarragona - Alt Pirineu i Aran i viceversa	0,0	11,0	89,0	100,0
Camp de Tarragona - Fora de Catalunya i viceversa	0,0	19,6	80,4	100,0
<b>Total</b>	<b>44,9</b>	<b>6,2</b>	<b>48,9</b>	<b>100,0</b>
<i>Dia festiu</i>				
Camp de Tarragona - Regió Metropolitana i viceversa	5,5	12,5	82,0	100,0
Camp de Tarragona - Comarques Gironines i viceversa	4,2	12,0	83,8	100,0
Camp de Tarragona - Camp de Tarragona	43,4	2,1	54,5	100,0
Camp de Tarragona - Terres de l'Ebre i viceversa	0,1	3,4	96,4	100,0
Camp de Tarragona - Comarques Centrals i viceversa	3,5	13,5	83,0	100,0
Camp de Tarragona - Terres de Ponent i viceversa	4,5	3,8	91,8	100,0
Camp de Tarragona - Alt Pirineu i Aran i viceversa	0,0	9,6	90,4	100,0
Camp de Tarragona - Fora de Catalunya i viceversa	0,0	20,0	80,0	100,0
<b>Total</b>	<b>35,5</b>	<b>4,0</b>	<b>60,5</b>	<b>100,0</b>

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

**FIGURA 8** Nivells d'autocontenció comarcal segons el tipus de dia de la setmana



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

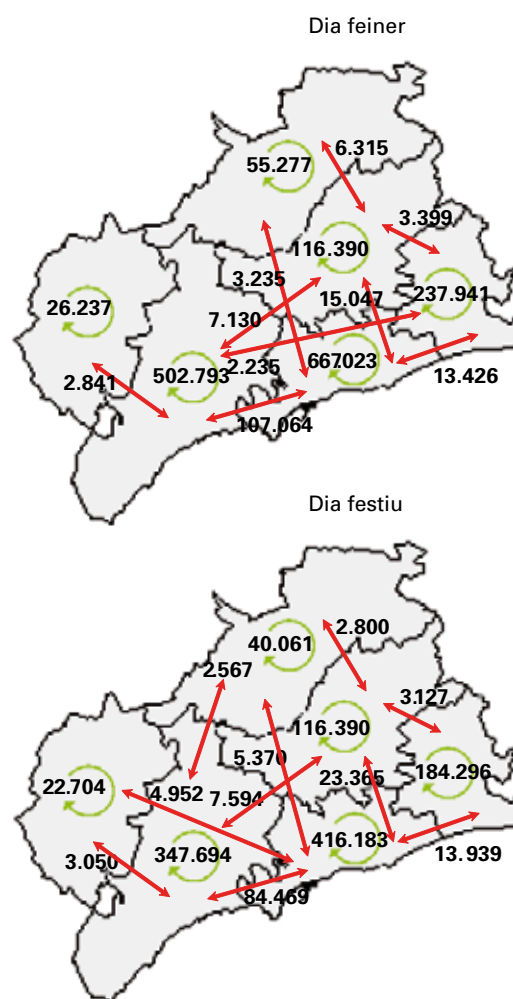
En segon lloc, la resta de les comarques presenten autocontencions força elevades, fruit d'un mercat de treball força tancat —de caràcter municipal—, sense relacions intercomarcals importants. Aquest fet és especialment rellevant a la comarca del Priorat, amb una autocontenció del 81,1%, sens dubte afavorida pel caràcter rural del poblament.

El comportament territorial en cap de setmana i festiu és, això no obstant, l'oposat: en aquest cas la comarca del Priorat presenta el nivell d'autocontenció més elevat, pràcticament idèntic al del dia feiner (82,1%), seguit del Tarragonès (81,2%). Així, s'observa un descens generalitzat (figura 8) dels nivells de contenció de la mobilitat (del 79,2% per tot el Camp de Tarragona) que il·lustra perfectament la dispersió més elevada dels fluxos durant els dies no laborables.

La taula 10 mostra les destinacions i els orígens interns del Camp de Tarragona a escala comarcal. Més enllà del fet que els desplaçaments interns a la comarca són els majoritaris (com així ho demostrava el nivell d'autocontenció), s'hi observa la tendència generalitzada que, en dia feiner la segona destinació en importància sigui el Tarragonès, sens dubte pel factor de capitalitat, de mercat de treball i d'estudi important de la ciutat de Tarragona. Aquest fet, però, no s'esdevé a les dues comarques que hi són més llunyanes —la Conca de Barberà i el Priorat—, en tant que la segona destinació és, en aquests casos, l'Alt Camp i el Baix Camp respectivament. Pel que fa al dia festiu, aquesta atracció del Tarragonès s'incrementa, passant a ser, ara sí, la segona destinació en importància dels desplaçaments generats a totes i cada una de les comarques de l'àmbit estudiat.

Pel que fa al motiu de desplaçament i el mitjà de transport utilitzat, es poden extreure dues conclusions: en primer lloc, en els desplaçaments intermunicipals el pes

**FIGURA 9** Distribució territorial dels desplaçaments (de més de 2.500 diaris) segons comarques i tipus de dia de la setmana



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



TAULA 10 Matriu d'òrgens i destinacions dels desplaçaments intercomarcals segons el tipus de dia de la setmana

Comarca d'origen	Comarca de destinació (% sobre fila)						Total
	Alt Camp	Baix Camp	Baix Penedès	Conca de Barberà	Priorat	Tarragonès	
Alt Camp	87,8	2,6	1,3	2,4	0,1	5,8	100,0
Baix Camp	0,6	89,2	0,2	0,2	0,3	9,5	100,0
Baix Penedès	0,7	0,5	96,1	0,0	0,0	2,7	100,0
Conca de Barberà	5,0	1,7	0,3	90,1	0,1	2,8	100,0
Priorat	0,8	4,9	0,0	0,2	92,1	2,1	100,0
Tarragonès	1,0	7,2	0,9	0,2	0,1	90,5	100,0
<b>Total</b>	<b>7,5</b>	<b>31,8</b>	<b>14,0</b>	<b>3,4</b>	<b>1,6</b>	<b>41,6</b>	<b>100,0</b>

Dia festiu							
Comarca d'origen	Alt Camp	Baix Camp	Baix Penedès	Conca de Barberà	Priorat	Tarragonès	Total
Alt Camp	80,4	4,5	1,6	1,5	0,0	12,0	100,0
Baix Camp	0,8	87,7	0,2	0,3	0,4	10,5	100,0
Baix Penedès	0,8	0,5	94,7	0,1	0,1	3,7	100,0
Conca de Barberà	3,1	2,8	0,4	87,6	0,2	5,9	100,0
Priorat	0,0	5,0	0,0	0,0	85,5	9,5	100,0
Tarragonès	2,5	8,9	1,4	0,6	0,5	86,2	100,0
<b>Total</b>	<b>7,7</b>	<b>32,1</b>	<b>15,6</b>	<b>3,7</b>	<b>2,2</b>	<b>38,8</b>	<b>100,0</b>

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

dels motius personals és més elevat que en els de caràcter intern i, en segon lloc, que aquests últims es fan majoritàriament a peu o en bicicleta, mentre que en els de connexió amb la resta de comarques l'ús del vehicle privat és àmpliament majoritari. Tan sols cal destacar una certa utilització del transport públic en els desplaçaments amb origen o destinació a l'Alt Camp.

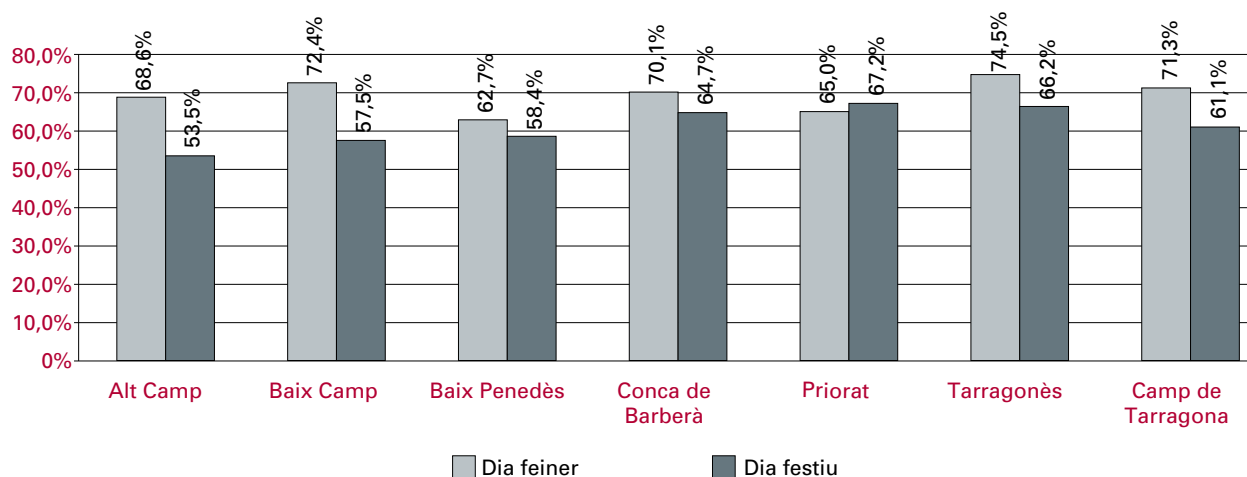
### 3.3. Anàlisi municipal

Abans d'entrar a analitzar què s'esdevé a escala municipal, cal fer constar que la migradesa de la mostra no

permet una anàlisi desagregada de la casuística municipal, de manera que forçosament les dades que es presenten a continuació han hagut de ser agregades a escala comarcal.

Com és d'esperar, l'autocontenció municipal presenta un descens generalitzat dels seus valors respecte a l'autocontenció comarcal, mantenint-se, i en alguns casos, accentuant-se, les pautes territorials que s'acaben de comentar. Així, pel conjunt del Camp de Tarragona, l'autocontenció municipal és del 71,3% en dia feiner i del 61,1% en dissabte i festiu.

FIGURA 10 Nivells d'autocontenció municipal segons el tipus de dia de la setmana



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

A escala comarcal, el Tarragonès és l'àmbit amb una autocontenció municipal més elevada, per l'efecte de la ciutat de Tarragona, fins i tot per sobre de comarques menys urbanes —com ara la Conca de Barberà o el Priorat— que es mostren força dependents de les seves respectives capitals, que concentren un nombre important de llocs de treball i d'ofertes culturals, d'oci, etc.

#### 4. Conclusió

Com s'ha dit, aquest treball té una clara voluntat descriptiva, atès que el fet de disposar per primera vegada de dades sobre la mobilitat habitual dels habitants del Camp de Tarragona ho requereix així.

Això no obstant, l'anàlisi ha permès identificar certes pautes de comportament i característiques i distribució territorial dels desplaçaments amb unes grans implicacions sobre el disseny, la gestió i la planificació tant de polítiques de mobilitat com de noves infraestructures de comunicació. A continuació destacarem les dues que, al nostre entendre, són més rellevants.

En primer lloc, s'observa una clara, manifesta i, des del punt de vista de la sostenibilitat, excessiva, dependència del vehicle privat en els desplaçaments quotidians de la població resident al Camp de Tarragona, en detriment d'una quota de mercat minsada del transport públic. La manca de serveis i infraestructures sembla ser-ne el factor clau, atès que la ciutadania manifesta com a motiu principal per la utilització del vehicle privat la manca de comunicació alternativa en transport públic. Si a aquest fet hom hi afegeix la baixa ocupació mitjana dels vehicles, les conseqüències ecològiques, socials i econòmiques són ben imaginables. En aquest sentit, l'execució de certes mesures esperades, com la creació d'una xarxa de trens-tramvia aprofitant les infraestructures ferroviàries existents i completant-les amb algunes de noves, la gestió global de la xarxa d'autobu-

sos urbans i interurbans i la integració tarifària de tot els serveis, han de permetre augmentar la minsada quota de mercat que el transport públic té en l'actualitat.

En segon lloc, la distribució de la mobilitat, combinada amb l'anàlisi de les motivacions, permet, si s'analitza des d'una òptica funcional, articular territorialment el Camp de Tarragona. En efecte, segons les pautes i tendències identificades, podem establir que el Camp presenta unes característiques pròximes a les d'una regió metropolitana consolidada: si bé és cert que una de les característiques principals de la mobilitat és la proximitat —com no podria ser d'una altra manera, si es té en compte que el pressupost temporal diari dedicat a la mobilitat ha de ser reduït per tal que aquesta pugui ser quotidiana—, s'observen certes dinàmiques territorials que posen de manifest l'articulació del territori a l'entorn d'una ciutat central, que és Tarragona, i una xarxa policèntrica interurbana, principalment Reus i Valls.

Ara bé, no tot el territori del Camp de Tarragona participa amb la mateixa intensitat d'aquest fenomen metropolità, en la mesura que aquest «nucli dur» tan sols estaria format *stricto sensu* per les comarques del Tarragonès, el Baix Camp i l'Alt Camp: d'una banda, el caràcter més rural del Priorat i de la Conca de Barberà, que són a més distància de la ciutat central i hi ha accessibilitat més reduïda, determina un comportament més tancat, més autònom; de l'altra, el Baix Penedès presenta unes característiques pròpies que semblen situar-la en una condició de «comarca frontissa» entre les àrees metropolitanes de Barcelona i de Tarragona. Sens dubte la dotació d'un servei de rodalies de connexió amb la Regió Metropolitana de Barcelona és un dels factors clau que determinen aquest rol ambivalent, amb un comportament més semblant, per exemple, al Garraf, que no pas a la Conca de Barberà. Sens dubte, l'existència d'una font d'informació tan valuosa com l'EMQ ha de permetre la gestió i planificació correctament aquest territori i la resta de Catalunya.

#### 5. Referències bibliogràfiques

AJENJO COSP, Marc. *Evolució i característiques de la mobilitat habitual per treball a Catalunya (1986-2001). L'accessibilitat com a variable intermèdia*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 2005. <<http://www.tdcat.cesca.es>> [Tesi doctoral]

ALBERICH GONZÁLEZ, Joan. *La vinculació territorial de la població a Catalunya. Una aproximació a partir del cens de 2001*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 2007. <<http://movilidadyurbansimo.blogspot.com>> [Tesi doctoral]

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

DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. GENERALITAT DE CATALUNYA (DPTOP) [ed.]. *Pla territorial general de*

*Catalunya*. Barcelona: Entitat Autònoma del Diari Oficial i de Publicacions (Catalunya), 1995.

GONZÁLEZ REVERTÉ, Francesc. «El proceso de urbanización en Cataluña. Una visión de las áreas perimetropolitanas del litoral». *Éria. Revista Geográfica*, núm. 60 (2003), p. 17-31.

GONZÁLEZ REVERTÉ, Francesc. «Procés d'urbanització i desenvolupament residencial a Catalunya. Lectures territorials sobre el cas del Baix Penedès». *Revista de Geografia*, núm. 3 (2004), p. 35-62.

PARLAMENT DE CATALUNYA. *Llei de la mobilitat*. Barcelona: Publicacions del Parlament de Catalunya, 2004. (Textos divulgatius; 33)