

1. Trets bàsics de la mobilitat a les Terres de l'Ebre
2. Relacions territorials
3. Apunts per a la planificació del transport

Les línies següents intenten aportar un esbós molt superficial de la mobilitat que es dona a dia d'avui a les Terres de l'Ebre, entenent com a tal la suma dels desplaçaments que es realitzen per qualsevol motiu i amb qualsevol mitjà de transport, a partir de la informació que ens ofereix, per primera vegada, l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ).

Aprofitant aquesta avinentesa, el text que continua no només descriu els principals resultats de l'EMQ, sinó que vol apuntar algunes conclusions pràctiques per a la planificació del transport en aquestes comarques, que

segurament podríem entendre que és l'objectiu últim que perseguim en voler explicar la seva mobilitat. És ben probable que, pel fet d'aportar lectures diferents respecte a les fonts tradicionalment emprades, gràcies a l'EMQ se'ns plantegin idees també diferents de les que tradicionalment hem conegut. En tot cas, en la darrera secció s'apuntaran aquests suggeriments d'acord amb el marc establert pels objectius que determina la Llei 9/2003 de la mobilitat, un instrument que comparteix amb l'EMQ el caràcter de ser també relativament nou i fins i tot pioner en alguns dels seus plantejaments.

**TAULA 1** Motiu dels desplaçaments segons el tipus de dia de la setmana

Motiu de desplaçament	Dia feiner		Dia festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball	94.000	16,2	20.104	4,9
Estudis	47.058	8,1	130	0,0
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>141.058</b>	<b>24,3</b>	<b>20.234</b>	<b>4,9</b>
Compres quotidianes	37.404	6,4	29.817	7,2
Compres no quotidianes	3.559	0,6	3.403	0,8
Acompanyar persones	25.844	4,4	6.907	1,7
Oci/diversió	36.730	6,3	83.042	20,2
Passejar	18.019	3,1	26.959	6,5
Visita amic/familiar	13.720	2,4	25.658	6,2
Gestions personals	15.696	2,7	9.783	2,4
Metge/hospital	8.917	1,5	794	0,2
Formació no reglada	5.027	0,9	1.112	0,3
Menjar fora no d'oci	715	0,1	1.172	0,3
Altres	4.798	0,8	9.699	2,4
<b>Mobilitat personal</b>	<b>170.427</b>	<b>29,3</b>	<b>198.346</b>	<b>48,2</b>
<b>Tornada a casa des de motiu ocupacional</b>	<b>123.115</b>	<b>21,2</b>	<b>17.628</b>	<b>4,3</b>
<b>Tornada a casa des de motiu personal</b>	<b>146.528</b>	<b>25,2</b>	<b>175.479</b>	<b>42,6</b>
<b>Total</b>	<b>581.128</b>	<b>100,0</b>	<b>411.687</b>	<b>100,0</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ATM, GENERALITAT DE CATALUNYA I IERMB. *Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006*. Autoritat del Transport Metropolità, Generalitat de Catalunya, 2006.

## 1. Trets bàsics de la mobilitat a les Terres de l'Ebre

Els residents als municipis que conformen les Terres de l'Ebre realitzen un promig de 581.128 desplaçaments en dia feiner i 411.687 en festiu i cap de setmana. Tinent en compte que la població a l'àmbit d'estudi era de 171.248 l'any que es va realitzar l'enquesta, això dóna com a resultat unes mitjanes de 3,39 i 2,40 desplaçaments per persona i dia, respectivament.

Sense exposar encara més dades que les anteriors es poden plantejar dues qüestions del tipus comparatiu que ens serviran per donar estructura i, per tant, facilitar l'anàlisi de la multitud de dades que ofereix l'EMQ. En primer lloc, com s'explica la diferència tan visible entre la quantitat de desplaçaments realitzats en dia feiner o en cap de

setmana / festiu? I, en segon lloc, abordant específicament la mobilitat de les Terres de l'Ebre, és gaire diferent respecte de la que es dóna a la resta de Catalunya?

Començant per la primera qüestió, s'observa d'entrada com la mobilitat en cap de setmana / festiu és gairebé un 30% inferior a la dels dies feiners. Però aquest descens no es produeix de manera homogènia, sinó que guarda relació amb els tipus de desplaçaments que fem (en funció tant del motiu com dels mitjans de transport utilitzats), tal com mostren les taules 1 i 2, que podem resumir en dos grans trets:

- a. Motius: en cap de setmana gairebé desapareix la mobilitat ocupacional, o sigui, la que està vinculada al treball remunerat i els estudis reglats.

**TAULA 2** Mode de transport emprat en els desplaçaments segons el tipus de dia de la setmana

Mitjà de transport principal	Dia feiner		Dia festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
A peu	243.944	42,0	154.207	37,5
Bicicleta	11.480	2,0	6.932	1,7
<b>Mitjans no motoritzats</b>	<b>255.424</b>	<b>44,0</b>	<b>161.139</b>	<b>39,1</b>
Autobús urbà	2.204	0,4	327	0,1
Autobús interurbà	2.607	0,4	902	0,2
Metro	504	0,1	518	0,1
Tramvia	25	0,0	0	0,0
FGC	25	0,0	0	0,0
Rodalies Renfe	505	0,1	388	0,1
Autobús empresa	771	0,1	723	0,2
Autobús escolar	5.659	1,0	0	0,0
Autocar (excursions)	574	0,1	2.479	0,6
Taxi	1.622	0,3	550	0,1
Tren regional/llarg recorregut	1.888	0,3	1.069	0,3
Avió	16	0,0	0	0,0
Altres transport públic	0	0,0	0	0,0
<b>Transport públic</b>	<b>16.400</b>	<b>2,8</b>	<b>6.957</b>	<b>1,7</b>
Cotxe com a conductor	219.178	37,7	143.992	35,0
Cotxe com a acompanyant	58.216	10,0	80.823	19,6
Moto com a conductor	17.031	2,9	10.757	2,6
Moto com a acompanyant	758	0,1	705	0,2
Furgoneta/camió	10.523	1,8	4.810	1,2
Altres vehicle privat	3.535	0,6	2.346	0,6
No ho sap/No contesta	62	0,0	158	0,0
<b>Transport privat</b>	<b>309.303</b>	<b>53,2</b>	<b>243.591</b>	<b>59,2</b>
<b>Total</b>	<b>581.128</b>	<b>100,0</b>	<b>411.687</b>	<b>100,0</b>

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

- b. Mitjans: en cap de setmana es redueix especialment el volum de trajectes que es realitzen caminant.

En relació amb els motius, durant el cap de setmana es produeix un increment net de 28.000 desplaçaments de caràcter personal, o sigui, un augment de gairebé el 20% respecte al dia feiner. Tanmateix, aquest volum més gran s'assoleix bàsicament per l'increment notable del motiu oci/diversió (+46.000 desplaçaments, +124%), ja que en cap de setmana / festiu també es redueixen alguns dels motius que tenen un caràcter més complementari entre les activitats pròpies del dia feiner o bé substitutori (en el temps) del treball remunerat: les compres quotidianes, l'acompanyament de persones (que inclou portar els nens a l'escola), les visites al metge/hospital i la formació no reglada. Com s'ha vist, però, l'augment del motiu oci/diversió compensa la reducció d'aquests altres motius.

Quant a l'ús dels mitjans de transport que mostra la taula 2, cal esmentar que se n'hi descriuen alguns inexistents a les Terres de l'Ebre, però que poden ser utilitzats per residents d'aquest àmbit que durant els dies de l'enquesta s'han desplaçat als municipis de l'entorn metropolità de Barcelona; no obstant això, representen una fracció minúscula que no altera l'anàlisi que ens interessa fer aquí. En relació amb el dia feiner, durant el cap de setmana es redueix l'ús de tots els mitjans de transport, però la davallada més gran es produeix en el mitjà no motoritzat (-94.000 desplaçaments, -37%). De fet, només hi ha dos mitjans que no baixen el nombre d'usuaris durant el cap de setmana: el cotxe com a acompanyant i l'autocar (servei discrecional). Són precisament dues formes de desplaçar-se estretament vinculades al motiu oci/diversió, que com s'ha comentat en el paràgraf anterior és aquell que experimenta un fort creixement en cap de setmana. En el cas del cotxe, durant els dies feiners de la setmana se'n fa un ús pràcticament unipersonal i fortament lligat als desplaçaments laborals, donant-se una ocupació mitjana d'1,27 persones/cotxe. En canvi, durant el cap de setmana aquests desplaçaments són substituïts en bona part per altres més vinculats a l'oci i molt més proclius a ser realitzats en grup, com bé posa de manifest el fet que l'ocupació mitjana ascendeixi fins a 1,56 persones/cotxe.

Encara es poden comentar dos elements més per il·lustrar les diferències entre feiner i cap de setmana, i que lògicament estan lligades al que ja s'ha descrit sobre motius i mitjans. El primer ens indica el tipus de destinació dels viatges, segons si surten o no surten del mateix municipi on s'originen. En dia feiner la tendència a sortir del municipi d'origen és inferior respecte del cap de setmana; com mostra la taula 3, la fracció de desplaçaments intramunicipals (l'autocontenció) és del 77,3% en dia feiner i es redueix fins al 69,4% en festiu. Sens dubte l'explicació rau novament en els motius no ocupacionals: molts dels desplaçaments personals propis del dia feiner (compres quotidianes, acompanyament

**TAULA 3** Autocontenció municipal segons tipus de dia de la setmana

Tipus de desplaçament	Nombre	%
<i>Dia feiner</i>		
<b>Intermunicipal</b>	131.565	<b>22,7</b>
<b>Intramunicipal</b>	448.833	<b>77,3</b>
<b>Total</b>	580.399	<b>100,0</b>
<i>Dia festiu</i>		
<b>Intermunicipal</b>	124.862	<b>30,6</b>
<b>Intramunicipal</b>	283.556	<b>69,4</b>
<b>Total</b>	408.418	<b>100,0</b>

Nombre total de desplaçaments amb independència del lloc de residència dels seus protagonistes.  
Només es tenen en compte els desplaçaments realitzats amb origen o destinació al territori català

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

**TAULA 4** Durada mitjana dels desplaçaments segons tipus de dia de la setmana

Tipus de desplaçament	Dia feiner	Dia festiu
	Mitjana en minuts	Mitjana en minuts
<b>Intermunicipal</b>	27,82	<b>37,23</b>
<b>Intramunicipal</b>	9,76	<b>12,61</b>
<b>Total</b>	14,05	<b>20,46</b>

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.

de persones, visites al metge, etc.), que típicament es realitzen en un entorn molt proper (al mateix barri o municipi), es substitueixen per altres viatges més vinculats a l'oci i amb una major predisposició a desplaçar-se més lluny (taula 1).

Aquesta tendència a recórrer més distància en cap de setmana és precisament el segon element a comentar. Malgrat que l'EMQ no pot proporcionar directament informació sobre la distància dels trajectes a causa de la seva metodologia, aquesta es pot deduir a partir del temps que requereixen. La taula 4 mostra com el temps mitjà dels desplaçaments augmenta en 6 minuts durant els dies festius, o sigui, és un 46% superior. De manera que podríem apuntar que les distàncies recorregudes augmenten en una proporció semblant, o fins i tot més encara si tenim en compte en cap de setmana els mitjans no motoritzats, que són tot just els de menor velocitat, experimenten una davallada relativa més important que la resta de mitjans de transport (taula 2).

Fem síntesi del que s'ha explorat per donar resposta al primer interrogant plantejat. La diferència visible entre la quantitat de desplaçaments en dia feiner i en dia festiu respon lògicament al canvi d'activitats que es produeix,

com bé posa de manifest la distribució dels motius que origina la mobilitat. En canviar els motius, durant el cap de setmana es produeix:

- a. Una reducció global de la mobilitat, fruit del balanç de motius que disminueixen (ocupacionals) i augmenten (personals, sobretot lligats a l'oci).
- b. Un canvi en les destinacions dels desplaçaments, atès que la tipologia d'activitats descrites acostumen a requerir desplaçar-se a indrets de major o menor proximitat a l'entorn de residència.
- c. Un canvi en la quota d'ús dels mitjans de transport, vinculada al tipus d'activitat que provoca el desplaçament i la distància requerida per tal tipus d'activitat.
- d. Un increment de les distàncies recorregudes, que hem descrit mitjançant la mesura de l'autocontenció i dels temps mitjans dels trajectes.

No obstant això, es podria explorar una explicació en el sentit contrari, és a dir, plantejar si un canvi en la disponibilitat dels mitjans de transport podria ser la causa de les diferències descrites en funció del dia de la setmana, i conseqüentment també de part del canvi dels motius. Tanmateix, aquesta hipòtesi només podria sustentarse en el fet que durant els caps de setmana s'acostuma a produir una minva de la freqüència i expedicions dels serveis de transport públic; per contra, cap indici no apunta que la disponibilitat del vehicle privat i del fet de caminar hagi de ser inferior. Però en observar la quota d'ús gairebé inexistent del transport públic en els desplaçaments a les comarques de l'Ebre (2,8% en dia feiner i 1,7% en festiu), ràpidament es corrobora que no són els mitjans de transport, sinó els motius, l'element que explica les pautes de la mobilitat.

Aquesta primera qüestió que fins ara hem tractat resultarà molt útil per donar una explicació comprensible al segon interrogant que plantejàvem a l'inici d'aquesta secció: com és la mobilitat de les Terres de l'Ebre amb relació a la de Catalunya? Havíem esmentat que els residents a les comarques de l'Ebre realitzen 581.128 desplaçaments en dia feiner i 411.687 en festiu i cap de setmana. Al costat dels 23,1 milions en dia feiner i 16,2 milions en festiu cap de setmana que fan el conjunt dels catalans, les Terres de l'Ebre representen el 2,5% de la mobilitat a Catalunya. De fet, aquesta proporció és idèntica a la que suposa la població resident a les Terres de l'Ebre en relació amb la de Catalunya. Dit d'una altra manera: la mitjana de desplaçaments per persona i dia a les comarques de l'Ebre (3,39 en feiner i 2,40 en festiu) és pràcticament idèntica al promig de Catalunya (3,38 i 2,39, respectivament), i de fet també de qualsevol àmbit territorial que vulguem considerar, fins i tot l'entorn metropolità de Barcelona (3,41 i 2,39, respectivament). La conclusió és que arreu de Catalunya ens movem en la mateixa quantitat. I per què passa això? Doncs si comparem la distribució dels

motius que originen els desplaçaments dels residents a les Terres de l'Ebre amb la dels altres àmbits territorials podem comprovar que són pràcticament idèntiques. Ja havíem apuntat que els motius són l'element clau per explicar les pautes de mobilitat, i en un àmbit geogràfic tan petit com Catalunya les característiques culturals, socials i econòmiques determinants de l'activitat humana són molt homogènies territorialment.

En canvi, hi ha un element en què existeixen diferències notables entre les Terres de l'Ebre i el conjunt de Catalunya. O per ser més precisos, diguem-ne entre l'àmbit metropolità de Barcelona i la resta d'àmbits de Catalunya: en l'ús dels mitjans de transport. En els sis àmbits no metropolitans trobem unes quotes d'ús molt semblants entre aquests mitjans (públics, privats i no motoritzats), però en l'àmbit metropolità l'ús del transport públic ascendeix fins assolir un 18,6% de quota en dia feiner i un 11,1% en festiu (a les comarques de l'Ebre representa un 2,8% i 1,7%, respectivament). Aquest fet deriva de la desigual dotació en serveis de transport públic que persisteix a Catalunya i que permet classificar-la en dues: la metropolitana i la resta. En aquest context, les Terres de l'Ebre destaquen per un transport urbà inexistent (tret de la ciutat de Tortosa, que disposa de 3 línies amb una freqüència de pas de 30 minuts) i per un transport interurbà dependent en exclusiva de l'autobús, ja que el ferrocarril que existeix en dues comarques (Baix Ebre i Ribera d'Ebre) no satisfà la mobilitat interna de les Terres de l'Ebre sinó que té un paper tributari dels nuclis de Tarragona i Barcelona.

Ara bé, també cal constatar que malgrat disposar d'una dotació més gran de serveis de transport públic, els ciutadans de la Regió Metropolitana es desplacen exactament en la mateixa quantitat que a la resta de Catalunya. Aquesta és una tendència que mereix una especial atenció per la seva implicació en la planificació del transport i que reprendrem a la darrera secció del text.

## 2. Relacions territorials

Un cop repassats els trets més generals que defineixen la mobilitat, segurament el més interessant per descriure són les relacions territorials que s'estableixen a partir dels desplaçaments que realitzen les persones. La taula 5 mostra les matrius de fluxos entre les comarques de l'Ebre, tant en dia feiner com festiu. D'entrada, cal advertir que tant en la taula esmentada com en tota aquesta secció es fa esment del total de desplaçaments que tenen origen o destinació en aquestes comarques, però amb independència que la persona que el realitza sigui resident en aquest mateix àmbit.<sup>2</sup> De les matrius s'extreu que només el 5% en feiner (28.407) i el 8%

<sup>2</sup> Però sempre són residents a Catalunya, que és l'univers que descriu la mostra de l'EMQ. Aquest factor de residència explica el desajust entre el total de desplaçaments que expressen la taula 5 d'una banda i les taules 1, 2 i 3 de l'altra.

**TAULA 5** Fluxos entre comarques de les Terres de l'Ebre segons tipus de dia de la setmana

<i>Dia feiner</i>	<b>Comarca de destinació</b>					
	<b>Comarca d'origen</b>	<b>Baix Ebre</b>	<b>Montsià</b>	<b>Ribera d'Ebre</b>	<b>Terra Alta</b>	<b>Total</b>
Baix Ebre		220.757	11.165	988	709	233.619
Montsià		11.202	199.395	152	179	210.927
Ribera d'Ebre		1.009	153	67.046	983	69.190
Terra Alta		688	184	997	35.180	37.049
<b>Total</b>		<b>233.655</b>	<b>210.898</b>	<b>69.182</b>	<b>37.051</b>	<b>550.785</b>

  

<i>Dia festiu</i>	<b>Comarca d'origen</b>	<b>Baix Ebre</b>	<b>Montsià</b>	<b>Ribera d'Ebre</b>	<b>Terra Alta</b>	<b>Total</b>
Baix Ebre		139.473	11.848	891	972	153.183
Montsià		12.285	139.261	259	353	152.158
Ribera d'Ebre		965	259	40.409	556	42.189
Terra Alta		1.091	353	387	27.849	29.679
<b>Total</b>		<b>153.814</b>	<b>151.721</b>	<b>41.946</b>	<b>29.730</b>	<b>377.209</b>

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

en festiu (30.217) dels desplaçaments fets dintre de l'àmbit són entre diferents comarques, obtenint així una bona estimació de la fracció petita que representen els trajectes que impliquen ja una certa distància.

Però, sens dubte, des d'una perspectiva territorial la dada més destacada que ofereix la taula 5 és la magnitud relativa de les diverses combinacions de relació entre comarques: més de 20.000 connexions tant en dia feiner com festiu entre Baix Ebre i Montsià, quan la resta de combinacions difícilment assoleixen les 2.000. Això dona lloc a un dibuix de la regió constituït per tres blocs: el binomi Baix Ebre + Montsià, la Terra Alta i la Ribera d'Ebre. Es pot explicar per la confluència dels següents factors:

- e. El pes poblacional, notablement concentrat a l'eix Tortosa-Amposta-Sant Carles, o sigui, a les comarques del Baix Ebre i Montsià.
- f. En forta relació amb el factor anterior, la concentració d'activitat econòmica i serveis al voltant d'aquests municipis i el seu entorn d'influència.
- g. L'orografia i la disposició de les vies de comunicació, que fa especialment llargues les distàncies entre el bloc que constitueixen les dues comarques més meridionals, d'una banda, i la Terra Alta i Ribera d'Ebre, de l'altra.

Seguint amb aquesta perspectiva territorial, el segon element d'interès que aporta l'EMQ són les relacions que s'estableixen entre les Terres de l'Ebre i les regions del seu voltant, descrites a la taula 6. A banda de constatar novament el volum més alt de viatges de llarga distància que es produeix en cap de setmana, cal indicar que la suma de fluxos amb l'entorn és superior

a la suma de fluxos entre les comarques que constitueixen les Terres de l'Ebre. També observem a la taula 6 dos nivells diferents en la magnitud de les relacions amb l'exterior: d'una banda, amb el Camp de Tarragona, l'àmbit metropolità i amb territoris fora de Catalunya, amb fluxos sempre superiors a 10.000 desplaçaments diaris; i de l'altra, amb la resta d'àmbits de Catalunya, on el flux difícilment assoleix els 3.000 desplaçaments diaris. Per tant, no existeix una associació directa entre la magnitud del flux i la proximitat geogràfica, de manera que caldran altres factors per explicar-los.

El primer flux en magnitud es produeix amb el Camp de Tarragona, havent-hi dos eixos de connexió bàsics: entre la Ribera d'Ebre i el Priorat i entre el Baix Ebre i el Baix Camp. En tots dos casos hi ha una carretera nacional (N-420 i N-340), i a més esdevenen també els dos únics eixos de les Terres de l'Ebre amb connexió ferroviària (sempre amb al Camp de Tarragona). Però a més

**TAULA 6** Fluxos amb altres àmbits territorials segons el tipus de dia de la setmana

<b>Àmbit de connexió</b>	<b>Dia feiner</b>	<b>Dia festiu</b>
<b>Regió Metropolitana de Barcelona</b>	14.017	15.335
<b>Comarques Gironines</b>	561	1.617
<b>Camp de Tarragona</b>	18.752	26.158
<b>Comarques Centrals</b>	841	2.941
<b>Terres de Ponent</b>	2.489	3.299
<b>Alt Pirineu i Aran</b>	640	1.010
<b>Fora de Catalunya</b>	10.021	15.352
<b>Total</b>	<b>47.321</b>	<b>65.712</b>

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

d'aquestes infraestructures, que faciliten la comunicació, sobretot cal tenir en compte el volum de població i d'activitat econòmica que aglutina el nucli Tarragona-Reus.

En segon lloc trobem el flux amb l'àmbit metropolità de Barcelona, que si bé en dia feiner mostra la mateixa magnitud que la relació amb l'exterior de Catalunya, en dia feiner és clarament superior. A diferència del flux anterior, en aquest ja no es pot parlar de continuïtat geogràfica, on pesa la comunicació entre municipis propers però ubicats en comarques diferents, sinó que cal recórrer al potencial d'atracció en comerç i serveis que exerceix la capital de Catalunya i el seu entorn metropolità.

Tancant el bloc de fluxos de més gran magnitud trobem la relació amb territoris externs a Catalunya, bàsicament la Comunitat Valenciana i l'Aragó. Hem de suposar que la major part del flux s'adreça cap al nord de Castelló, ja que en el primer cas les dues comarques que concentren més població i activitat de les Terres de l'Ebre (Baix Ebre i Montsià) queden més properes i ben comunicades; a més, Vinaròs, Benicarló i Peníscola constitueixen un important pol d'atracció. Tot al contrari del que passa amb les zones contigües de Terol i Saragossa, que ni concentren tanta població ni gaudeixen de vies de comunicació equiparables.

Finalment, entre els fluxos amb la resta de Catalunya destaca la baixa magnitud que assoleix la relació amb les Terres de Ponent malgrat la continuïtat física de la Ribera d'Ebre amb el Segrià i les Garrigues, i també el fet d'existir una via de comunicació important (C-12 o Eix de l'Ebre). En aquest cas s'aprecia clarament l'escassa població que es concentra en ambdós costats de la divisió que l'EMQ estableix entre Ponent i l'Ebre.

### 3. Apunts per a la planificació del transport

No podem finalitzar l'aproximació a la mobilitat a les Terres de l'Ebre sense aprofitar el potencial que una eina

com l'EMQ ofereix per pensar en el seu futur. L'estudi de les maneres de desplaçar-se i de les relacions territorials que s'estableixen actualment esdevenen una base immillorable per a la planificació de nous serveis i infraestructures de transport, i també per a la valoració de les polítiques que s'han desenvolupat darrerament. La mostra assignada per l'EMQ a les Terres de l'Ebre (8.020 entrevistes en dia feiner) és prou gran com per treballar hipòtesis amb molta més profunditat i detall del que ofereixen aquestes poques línies, però tanmateix esbossarem tot seguit algunes idees per seguir pensant.

De l'anàlisi efectuada en la primera secció s'extreu una premissa de gran rellevància: en un context socioeconòmic relativament homogeni, les diferències en la dotació en mitjans de transport té una feble incidència sobre el tipus d'activitat que les persones realitzem al llarg del dia, o sigui, sobre la nostra vida quotidiana i les funcions socials i econòmiques que desenvolupem. Però en canvi, sí que resulten molt determinants sobre la manera que escollim per desplaçar-nos i poder dur a terme les activitats necessàries o desitjades. Tot plegat ens indica que un mateix volum d'inversió orientat, per exemple, alternativament a carreteres o bé a ferrocarrils no deriva en canvis en la quantitat i tipus d'activitat social i econòmica que es realitza. No obstant això, és evident que sí que es pot incidir en les dinàmiques de relació territorial quan el que s'escull fer amb aquesta inversió és augmentar relativament la capacitat d'uns eixos de comunicació en detriment d'altres.

Tenint en compte l'observació tot just apuntada i el fet que Catalunya disposi d'una norma com la Llei 9/2003 de la mobilitat, que orienta expressament la planificació del transport vers la millora de l'accessibilitat i la reducció dels seus impactes negatius, sembla prou evident que la inversió en els propers anys caldrà concentrar-la en la millora i ampliació del transport públic. Aquesta premissa que sembla estar tan clarament assumida quan es parla de l'entorn metropolità de Barcelona es desinfla quan es pretén aplicar-la en un àmbit

**TAULA 7** Motius declarats per utilitzar el vehicle privat en lloc del transport públic

Motiu per a l'ús del transport privat	Avaluació mitjana
El fet que no hi hagi cap alternativa per desplaçar-se amb transport públic	6,02
El confort o benestar que representa viatjar en vehicle privat	5,38
Estalvi en el temps de desplaçament	5,17
Haver de desplaçar-se a diferents llocs de manera consecutiva	5,02
El fet que les alternatives existents per desplaçar-se amb transport públic tinguin poca freqüència	4,47
La disponibilitat d'aparcament al lloc de destinació	3,54
La seguretat o la sensació de protecció	3,41
El fet que les alternatives existents per desplaçar-se amb transport públic tinguin massa transbordaments	2,77
El menor cost	2,08

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

com les comarques de l'Ebre, suposant que no existeix una demanda suficient de passatgers com per sostenir econòmicament els serveis de transport públic. Sobre aquest dubte l'EMQ també ens aporta una útil informació en la forma dels motius declarats per les persones que no utilitzen el transport públic ja existent en aquestes comarques. Així, el fet que el principal motiu argumentat per desplaçar-se amb vehicle privat sigui la manca d'alternatives amb transport públic (taula 7), per sobre d'altres motius com el confort o el temps del trajecte, posa de manifest l'existència d'una demanda latent de més serveis de transport públic.

D'altra banda, destaca que el motiu més apuntat per les persones que sí que utilitzen el transport públic sigui el menor cost que implica aquesta opció per desplaçar-se (taula 8), fet que ressalta la funció de redistribució social i d'inclusió que realitza aquesta forma de transport. S'ha volgut recordar aquest element de caràcter social a més dels anteriors esments a l'accessibilitat i la sostenibilitat que inspiren la Llei 9/2003 perquè sorprèn veure com el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya concentra la seva inversió en aquestes comarques bàsicament en el desdoblament de la C-12 (l'Eix de l'Ebre, de Tortosa a Lleida passant per Móra, Flix i Maials) i de la N-340 (Barcelona-València) per convertir-la en alternativa gratuïta a l'autopista del Mediterrani, de traçat paral·lel. És a dir, en dues infraestructures de les quals la primera (C-12) quedaria absolutament sobredimensionada (com tot seguit s'exposarà) i la segona no respondria a la voluntat d'estructurar les relacions territorials a l'àmbit de l'Ebre, a banda que totes dues farien encara més atractiu l'ús del vehicle privat en detriment del transport públic existent.

El cas de la C-12 mereix una atenció especial ja que gràcies a les particularitats de l'EMQ en podem fer un interessant exercici. Les enquestes de mobilitat són conegudes per aportar una descripció molt completa del fenomen que s'estudia sempre que no es realitzi una excessiva segmentació territorial dels seus resultats. És

**TAULA 8** Motius declarats per utilitzar el transport públic en lloc del vehicle privat

Motiu per a l'ús del transport públic	Avaluació mitjana
El menor cost	4,67
El menor impacte ambiental	4,51
El confort o benestar	4,45
La seguretat o el baix risc de tenir un accident	4,27
La distància d'accés a les parades/estacions	4,26
La fiabilitat i puntualitat del servei	4,24
La dificultat per trobar aparcament o la congestió	3,82
La freqüència de pas	3,73
El menor temps de desplaçament	3,70

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

a dir, són molt precises explicant de manera global un país, regió o fins i tot comarca, però no poden aportar informació fiable sobre la connexió entre dos municipis petits o bé sobre el que passa en una infraestructura determinada, ja que la mostra esdevé insuficient i l'error vinculat als resultats, inassumible. Excepte quan es produeixen casualitats com la següent: la C-12 és pràcticament l'única via de comunicació existent entre les Terres de Ponent i les Terres de l'Ebre,<sup>3</sup> que són precisament dos àmbits pels quals l'EMQ quantifica el flux que les relaciona a partir de la mostra de tot Catalunya (més de 100.000 entrevistes amb un error associat de  $\pm 0,31\%$ ). Per tant, podem conèixer amb gran precisió el trànsit<sup>4</sup> sobre el punt de tall entre la C-12 i la frontera dels dos àmbits, que és precisament un punt prou central en el recorregut d'aquesta carretera (s'ubica entre Flix i Maials).

Ja fa molt temps que el curs de l'Ebre va deixar de ser la important via de comunicació per a aquestes comarques que tan bé retrata el *Camí de sirga* de Jesús Moncada. La taula 6 mostra com el flux més alt entre les Terres de Ebre i Ponent, que es dona en dia festiu, és de 3.299 desplaçaments diaris (incloent-hi els dos sentits), molt inferior als que es produeixen amb altres àmbits del voltant de l'Ebre. Si negligim l'autobús i suposem que tots aquests desplaçaments es realitzen amb cotxe per la C-12 (per tant, afegint-hi el trànsit de la C-233), aplicant el factor d'ocupació mitjana d'1,56 persones per vehicle<sup>5</sup> obtenim un trànsit de 43,1 vehicles/hora en cada sentit pel punt fronterer de la C-12 (entre Maials i Flix), o sigui, gairebé un vehicle cada minut i mig. No sembla, doncs, que l'amenaça de la congestió sigui imminent i que per tant calgui estar programant avui el desdoblament d'aquesta carretera. Aquesta mena de càlculs es pot realitzar en molts més llocs afavorits per la combinació de zones d'adscripció de la mostra i d'expressió dels resultats de l'EMQ amb força garanties. Per provar-ho podem comparar l'exercici realitzat amb la C-12: el promig diari ponderat segons feiner/festiu que s'ha deduït a partir de l'EMQ és de 1.999 vehicles/dia, pràcticament idèntic a la intensitat mitjana diària de 1.807 vehicles/dia de l'any 2001 obtinguda mitjançant aforaments directes sobre la carretera.<sup>6</sup>

Quines propostes podem fer sobre noves infraestructures a partir de l'EMQ i d'acord amb els propòsits de la Llei de la mobilitat? D'entrada, el diferencial existent en l'ús del transport públic entre l'àrea de Barcelona i la resta de Catalunya ens indica que els ciutadans podrien estar disposats a utilitzar més serveis en cas d'exis-

3 A excepció de la C-233 entre Flix i les Borges Blanques.

4 Recollit a la mostra de l'EMQ i, per tant, originat per persones residents a qualsevol municipi de Catalunya.

5 Valor d'ocupació mitjana del vehicle en els desplaçaments dels residents a les Terres de l'Ebre en dia festiu. Aquest paràmetre mostra un valor pràcticament idèntic en tots els àmbits de Catalunya, tant en dia feiner com en festiu.

6 DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. *Anuari DPTOP 2005. Carreteres (trànsit)* [en línia]. Generalitat de Catalunya <[http://www10.gencat.net/ptop/binaris/52\\_tcm32-35968.pdf](http://www10.gencat.net/ptop/binaris/52_tcm32-35968.pdf)>.

tir. Per tant, pel que fa a llargues distàncies, caldria explorar les millores possibles en el servei ofert pels ferrocarrils que connecten amb els àmbits de Tarragona i Barcelona, que són els que a dia d'avui mostren una magnitud més gran de viatges. En segon terme, possiblement ha arribat l'hora de plantejar ja un servei ferroviari de rodalia sobre l'eix Tortosa-Amposta-Sant Carles, que són els municipis que aglutinen la població del Baix Ebre i Montsià, dues comarques amb una connexió superior als 20.000 desplaçaments tant en feiner com en festiu (taula 5). En el marc d'aquesta mateixa operació també caldria estudiar la possibilitat de perllongar aquest nou servei ferroviari fins als municipis del nord de Castelló, avui dia inexistent malgrat

ja disposar de bona part de la infraestructura (corredor ferroviari del Mediterrani) i presentar un flux de desplaçaments equivalent al que connecta amb la Regió Metropolitana de Barcelona.

Finalment, no podem deixar d'esmentar que l'EMQ també aporta una informació molt útil per diagnosticar la mobilitat intramunicipal, que típicament suposa el 77,3% de tots els desplaçaments en feiner i el 69,4% en cap de setmana. Malgrat que amb els resultats utilitzats en aquestes pàgines no s'han mostrat dades concises sobre aquests trajectes, amb l'EMQ podrien il·lustrar alguns dels deures pendents a molts municipis i plantejar les corresponents propostes.