

5. MOBILITAT QUOTIDIANA

Motius, mitjans de transport, costos i abast dels desplaçaments de la població jove a Catalunya

Aina Gomà Garcia i Oriol Nel-lo Colom

5.1. Introducció

A l'hora d'analitzar les condicions de vida de la població jove, un dels aspectes clau és, sens dubte, la seva mobilitat territorial. La mobilitat mostra, en bona mesura, l'ús que la població jove fa del territori, els seus hàbits de vida, així com el seu accés a béns i serveis. Ara bé, l'anàlisi de la mobilitat juvenil no només aporta clàrícies sobre aquesta franja de la població, sinó que també ens informa sobre les característiques i l'organització del territori. Així doncs, l'estudi de la mobilitat de la població jove és doblement interessant: per allò que ens explica sobre les seves condicions de vida i per allò que ens dona a conèixer sobre el funcionament del territori.

En termes generals, la mobilitat juvenil està estretament condicionada per l'estructura urbana de Catalunya i per les dinàmiques territorials que l'afecten. Com és sabut, aquestes dinàmiques s'han caracteritzat, en les darreres dècades, per tres trets principals: l'ampliació de l'abast de les àrees urbanes, la integració del territori i la dispersió de la població i les activitats sobre l'espai (Nel-lo i López, 2016).

Així, el territori que conforma cada una de les grans àrees urbanes de Catalunya s'ha anat eixamplant més i més en el darrer mig segle, a través d'allò que s'han denominat processos de metropolitanització. El fet urbà ha deixat de ser un fenomen referit a unes poques localitats concretes i singulars, circumdades per un territori molt majoritàriament rural, per estendre's sobre la totalitat del territori. No és només que l'abast del sòl urbanitzat s'hagi estès per cobrir espais molt amplis, sinó que les relacions quotidianes de vida urbana apleguen avui una multitud de localitats dins d'àrees urbanes cada vegada més vastes. En part, aquests àmbits es corresponen a les grans unitats utilitzades per a l'anàlisi estadística i el planejament territorial a Catalunya: la regió metropolitana de Barcelona, la Catalunya Central, el Camp de Tarragona, les Terres de Lleida i les Comarques Gironines. Menys integració territorial presenten en canvi les Terres de l'Ebre, l'Alt Pirineu i l'Aran i l'àmbit del Penedès, recentment establert. En els dos primers casos això es deu a la relativa fragilitat de la seva estructura urbana; en el darrer, al fet de tractar-se més, ara per ara, d'un espai de projecte polític i de reivindicació ciutadana que d'un àmbit funcional autònom i integrat.

L'expansió de les àrees urbanes ha anat acompanyada de dos altres fenòmens concomitants. Per un costat, s'ha produït una creixent integració funcional del territori, és a dir, que cada localitat s'ha fet més interdependent amb d'altres, a vegades veïnes, a vegades llunyanes. Per l'altre, els assentaments urbans, que s'havien caracteritzat tradicionalment a Catalunya pel fet de presentar densitats notablement elevades i créixer en continuïtat amb les trames preexistents, han conegut canvis morfològics molt notables. Així, han proliferat nous assentaments caracteritzats sobretot per la dispersió i la baixa densitat.

Ampliació de les àrees urbanes, integració del territori i dispersió de la urbanització: els efectes d'aquests tres fenòmens sobre la mobilitat de la població no podien ser més rellevants i decisius. En efecte, aquestes dinàmiques han comportat de manera inevitable una creixent especialització dels usos de cada lloc: en unes àrees urbanes sempre més àmplies, el mercat del sòl i l'habitatge i el planejament urbanístic han tendit a afavorir la creació d'espais urbans caracteritzats sobretot pel predomini d'una sola activitat, com ara la residència, les activitats productives o el comerç. Així, la població satisfà avui les seves necessitats quotidianes –residir, comprar, estudiar, treballar, portar la canalla a escola, gaudir del lleure, etc.– sobre espais sempre més vastos i de caràcter supralocal en la gran majoria dels casos (Mendizábal, 1996; Alberich, 2007; Nel-lo i Subirats, 1998).

Això ha comportat un esclat de les necessitats de la mobilitat de la població: més desplaçaments, a major distància, en més direccions i de major complexitat (López, 2003). Ha comportat també una pressió molt assenyalada sobre les infraestructures del transport i sobre els mitjans destinats a servir la mobilitat. Les condicions de vida de la població s'han vist així radicalment alterades per aquests canvis, els quals presenten, sens dubte, llums i ombres: si per un costat han ampliat l'àmbit dels mercats de treball, l'accés als serveis i la llibertat de la població a l'hora de moure's sobre el territori, per l'altre s'han produït penosos allargaments de la jornada activa, elevats costos energètics, majors riscos de sinistralitat i notables impactes ambientals.

En aquest context, la mobilitat de la població jove presenta característiques especials que en fan particularment interessant l'estudi. En efecte, la mobilitat de la població està fortament influenciada per l'etapa del cicle de vida, i això atorga a la mobilitat juvenil trets diferencials tant pel que fa a les seves motivacions com als mitjans utilitzats, als costos que se'n deriven o a l'abast territorial. En el present capítol s'exploraran aquestes qüestions d'acord amb les dades de l'Enquesta a la joventut de Catalunya de 2017.

5.2. Objectius de l'anàlisi, abast de les dades i hipòtesis de partida

En estudiar la mobilitat, cinc són les variables bàsiques que cal considerar: la seva motivació, els mitjans emprats per tal de satisfer-la, la seva recurrència temporal, els seus costos i els seus patrons espacials. Les preguntes que, en la mesura d'allò que sigui possible, cal respondre amb les dades de l'Enquesta a la joventut de Catalunya (EJC) seran: per quins motius es desplaça la gent jove? Amb quins mitjans de transport ho fa? Quina freqüència temporal tenen els seus desplaçaments? Quins costos han d'afrontar a l'hora de fer-los? Quins patrons territorials segueixen?

Com es veurà, l'EJC presenta algunes limitacions a l'hora d'afrontar aquestes qüestions. Les més importants es deriven de la pèrdua de representativitat de la mostra quan es tracta d'analitzar els fluxos de la mobilitat per territoris concrets. Així, com ocorre de forma gairebé inevitable amb totes les enquestes, les dades no permeten conèixer el comportament de la mobilitat per a cada un dels municipis de Catalunya. Això, que en altres temes resulta un obstacle d'importància menor, en el cas de la mobilitat suposa una limitació important, ja que impedeix de disposar d'una matriu completa dels orígens i les destinacions dels fluxos que es produeixen en cada un dels municipis. Un altre destret és el que es deriva de la impossibilitat de conèixer a partir de les dades de l'EJC la recurrència temporal de la mobilitat, de manera que la qüestió de l'estacionalitat o la recurrència setmanal dels desplaçaments no podrà ser abordada aquí de manera completa.

Finalment, l'EJC, precisament pel fet d'estar específicament adreçada a la població jove, no permet la comparació entre la mobilitat d'aquest sector i la resta de la població de Catalunya, per a la qual les últimes dades exhaustives de mobilitat disponibles són de l'Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) de 2006, informació que es pot considerar en bona part obsoleta (Pérez, 2017). Tanmateix, es podran establir comparacions amb les dades més recents de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) de 2016, amb la precaució que aquesta està referida només a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM. Cal tenir en compte que la població d'aquest àmbit té unes condicions úniques i específiques dins el territori català pel que fa a la mobilitat, amb una major presència de transport públic i mitjans com el metro, el tramvia o el bicicling.

Val la pena apuntar que, malgrat que Catalunya i sobretot la regió de Barcelona tenen una sèrie important de dades i estudis de mobilitat basats en enquestes des dels anys vuitanta, en les darreres dècades han començat a agafar importància les noves tecnologies com els GPS, els *smartphones* i el *big data* per dur a terme estudis de mobilitat. Aquestes eines permeten en alguns dels casos una reducció de costos, però ara per ara encara presenten mancances i no són homologables amb les dades procedents d'enquestes (Pérez, 2017).

Les dades de l'Enquesta de Joventut tenen com a principal avantatge la possibilitat de creuar la informació de mobilitat amb altres variables relatives a les característiques i a la condició de la població jove. Així, de manera sistemàtica s'analitzarà aquí la mobilitat no només de la població jove en el seu conjunt sinó atenent el gènere, l'edat, el nivell de renda i l'activitat principal dels individus que la integren. D'altra banda, com que la voluntat ha estat analitzar la mobilitat en funció de les dinàmiques territorials, es tractarà d'esbrinar les diferències espacials de la mobilitat, tot atenent les característiques dels llocs que la generen o l'atrauen: la seva grandària, el seu caràcter urbà o rural, els teixits urbans que els componen i els trets socials que els caracteritzen.

L'anàlisi d'aquest estudi, doncs, estarà basada en les dades relatives a la mobilitat quotidiana juvenil contingudes en l'EJC17, les quals es refereixen als desplaçaments diaris (últim dia feiner) de les persones joves (de 15 a 34 anys) de Catalunya. De manera successiva s'analitzaran: a) els motius; b) els mitjans de transport; c) els costos temporals, i d) l'abast territorial dels desplaçaments.

Per fer-ho, s'utilitzarà una categorització de les variables de mobilitat que permet la comparació amb resultats anteriors d'aquesta enquesta i altres enquestes de mobilitat de Catalunya, com ara l'Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) i l'Enquesta de mobilitat en dies feiners (EMEF), que s'acaben d'esmentar. Pel que fa a les variables territorials que s'utilitzen en aquest capítol, a banda de la classificació donada segons l'àmbit territorial, la grandària poblacional i la ubicació del lloc de residència (barri cèntric, barri no cèntric, urbanització o casa aïllada), s'ha incorporat la caracterització social segons la vulnerabilitat social de les àrees de residència de les persones joves a partir de les categories establertes en la recerca *Barris i crisis* de l'IGOP (Institut de Govern i Polítiques Públiques) per a totes les seccions censals de Catalunya (Blanco i Nel·lo, 2018).¹

Resulta convenient, finalment, detallar les hipòtesis de les quals s'ha partit a l'hora de bastir l'anàlisi, que es poden resumir en els postulats següents:

1. Les **motivacions** dels desplaçaments juvenils:

1a. En les motivacions dels desplaçaments quotidians de les persones joves hi ha diferències rellevants segons quin sigui el seu gènere, l'edat i l'activitat principal. Els estudis van perdent pes com a causa dels desplaçaments a mesura que l'edat augmenta, però, mentre que en els homes creix de manera molt assenyalada la mobilitat laboral, en el cas de les dones la mobilitat personal adquireix un pes important, associada a l'assumpció de tasques domèstiques i de cura. En tot cas, la mobilitat ocupacional (la que es fa per feina i per estudis) té en la població jove un pes superior a aquella que representa per al conjunt de la població adulta.

1b. No hi ha diferències gaire notables en les motivacions dels desplaçaments segons els àmbits territorials, ni la grandària de les localitats, ni segons les característiques dels seus teixits urbans. Més encara, aquesta absència de diferències significatives ve a ser un indicador de l'homogeneïtzació relativa de les condicions de vida en la totalitat del territori català i de la creixent obsolescència de la dualitat urbà/rural. Lleugerament més rellevants resulten, en canvi, les diferències de motivacions associades a les característiques socials dels àmbits urbans, en el sentit que als barris i localitats més vulnerables els desplaçaments associats a l'estudi es redueixen abans i la mobilitat personal manté un pes superior en les edats més elevades.

2. Els **mitjans de transport** utilitzats per la població jove:

2a. Pel que fa als mitjans de transport es produeixen diferències substantives en la utilització dels mitjans de transport segons les característiques dels territoris de residència. Les persones joves que viuen en localitats més xiques i en teixits de baixa densitat tendeixen a utilitzar més els mitjans motoritzats i, en particular, el transport privat. Per contra, les que viuen en localitats més grans, compactes i denses utilitzen en major

¹ Es detalla la metodologia emprada per a la variable de segregació en el capítol dedicat al territori del bloc transversal. La recerca *Barris i crisi* fou desenvolupada en el si de l'IGOP a través d'un projecte impulsat pel programa RecerCaixa en el període 2013-2015.

proporció el transport col·lectiu a causa de la major presència i accés a mitjans de transport públic en aquests territoris.

2b. Són notables, així mateix, les diferències segons les característiques dels individus. Les dones, les persones més joves i les de categoria social més baixa tendeixen a utilitzar més el transport col·lectiu o a desplaçar-se a peu. En canvi, els homes, les persones que es van fent grans i les que pertanyen a grups socials més benestants tendeixen a utilitzar més el vehicle privat.

3. Els **costos temporals** dels desplaçaments:

3a. Els costos temporals dels desplaçaments estan correlacionats amb el tipus d'hàbitat. No hi ha, però, un únic factor explicatiu ni l'anàlisi és lineal. Així, no sempre les distàncies més llargues impliquen majors costos temporals, sinó que depenen dels mitjans de transport utilitzats i la complexitat i grandària de les àrees urbanes. També depenen del caràcter social de les àrees on resideix la població jove: per a distàncies iguals, els que viuen en àrees que pateixen els efectes de la segregació inferior empren més temps de desplaçament, no només perquè utilitzen amb major freqüència el transport públic, sinó també perquè es tracta en molts casos de barris més mal comunicats.

3b. Els costos temporals dels desplaçaments es distribueixen, així mateix, de manera desigual segons les característiques de la població jove. A distàncies iguals, els costos són més alts per a les dones i les persones més joves i de grups socials més desafavorits i són relativament més baixos per als homes, aquells que ja han superat la primera joventut i els qui pertanyen a grups més benestants.

4. L'**abast territorial** de la mobilitat quotidiana juvenil:

4a. Finalment, les grans ciutats tenen una major capacitat d'autocontenir la mobilitat que generen que no pas les localitats més petites i de poblament més dispers, les quals adrecen bona part dels seus fluxos cap a altres municipis. La capacitat d'autocontenció varia també segons la integració del territori. Així, en els territoris que han conegut des de fa més temps processos intensos de metropolitanització l'autocontenció és més baixa que en la resta del territori català.

4b. Pel que fa a l'abast territorial dels desplaçaments segons les característiques concretes de les persones joves, es partirà de la noció que la població jove tendeix a ampliar el radi dels seus desplaçaments a mesura que es fa gran amb la incorporació al mercat laboral. D'altra banda, resulten també rellevants les diferències de gènere: en termes generals, les dones es desplacen relativament més a prop que els homes.

El capítol s'estructura en quatre apartats, en cada un dels quals s'aborden, a partir de les dades de l'enquesta, les principals qüestions a les quals es refereixen les hipòtesis. Així, el primer apartat analitza les motivacions dels desplaçaments de la població jove. El segon versa sobre els mitjans de transport utilitzats. El tercer tracta els costos temporals dels desplaçaments. Finalment, el quart i darrer estudia l'abast territorial de la mobilitat. Clouen

el capítol unes breus conclusions en les quals s'ha tractat d'elaborar indicadors sintètics de les diverses qüestions tractades.

5.3. Els motius dels desplaçaments juvenils

Segons l'Enquesta de mobilitat en dia feiner del 2016, la població del sistema tarifari integrat de l'ATM feia una mitjana de 3,4 desplaçaments per persona en dia feiner. Traslladant aquesta dada a la població jove de Catalunya (15 a 34 anys), es pot estimar que les persones joves fan a Catalunya al voltant de 5 milions i mig de desplaçaments en un dia feiner. Es tracta, òbviament, d'una dada aproximada, però que permet copsar la magnitud en termes absoluts de la mobilitat de la població jove.

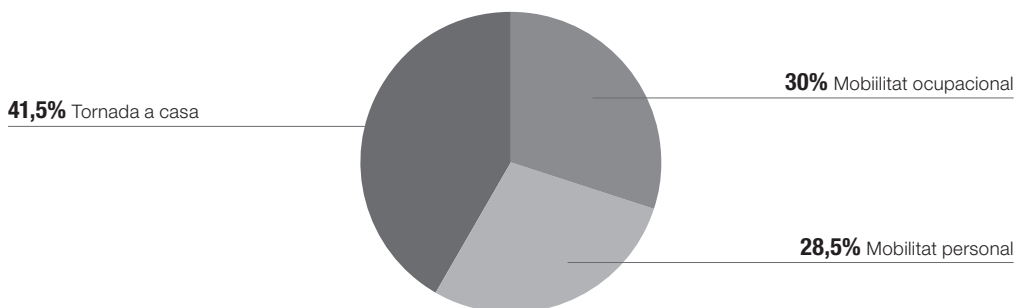
A l'hora d'estudiar la mobilitat, la primera qüestió que cal analitzar és, lògicament, els motius que l'originen. Als efectes d'anàlisi es distingirà entre tres tipus de motivacions principals de desplaçament: la mobilitat ocupacional (que inclou desplaçament per estudis i per feina), la mobilitat personal (que inclou desplaçaments per motiu d'oci, gestions personals, compres i cura d'altres persones, entre d'altres) i la tornada a casa. Per la franja d'edat a la qual es refereix l'Enquesta, s'ha considerat rellevant mantenir la mobilitat ocupacional separada en les categories "per estudis" i "per feina" en alguns dels creuaments.

La consideració d'aquest conjunt de motivacions en l'anàlisi de la mobilitat quotidiana parteix de la voluntat d'analitzar tots els desplaçaments i no només aquells que es fan per anar a la feina, en els quals s'han centrat molts dels estudis de mobilitat. Com veurem, el fet de centrar-se en l'anomenada "mobilitat obligada" ha contribuït a introduir un notable biaix en els estudis de mobilitat, tot subratllant la importància dels desplaçaments que efectua una part de la població (majoritàriament masculina i productiva en termes econòmics) i invisibilitzant-ne uns altres (els realitzats de manera majoritària per població femenina per tal d'atendre tasques reproductives o de cura).

En aquest apartat es presenten en primer lloc les dades generals referents a les motivacions dels desplaçaments pel conjunt de població jove de Catalunya. En els subapartats corresponents s'analitzen les diferències segon l'edat, l'activitat principal i el gènere, així com la influència del municipi i el territori de residència. Per tancar l'apartat, s'inclou un paràgraf on es resumeixen les nocions principals resultants de l'anàlisi.

Del conjunt de desplaçaments quotidians de la població jove de Catalunya el 2017, 3 de cada 10 es fan per motius ocupacionals, mentre que els desplaçaments per motius personals s'apropen a la mateixa proporció i 4 de cada 10 s'efectuen per tornar a casa (gràfic 5.1).

GRÀFIC 5.1. Motius dels desplaçaments. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017.
Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Pel que fa a l'evolució temporal, cal assenyalar que, tot i que es manté una distribució de les motivacions semblant a la de l'EJC de l'any 2012, s'observa un ascens de la mobilitat per motius personals (del 25,4% el 2012 al 28,5% el 2017) i una disminució del pes de la tornada a casa (del 44,0% el 2012 al 41,5% el 2017). Aquesta dada concorda amb els resultats de l'estudi sobre l'evolució i adaptació de la mobilitat en el període de crisi a Catalunya: es detecta no només una disminució dels desplaçaments per motius ocupacionals, sinó també un augment més important dels desplaçaments personals (Marquet i Miralles-Guasch, 2017). Aquest fet connecta amb la tendència a l'augment de les necessitats de nous béns i serveis, així com amb les noves pautes laborals, culturals i socials (Miralles-Guasch, 2010; Nel-lo i Donat, 2014).

Tot i que el pes de les motivacions personals respecte al 2012 ha augmentat, la mobilitat ocupacional predomina lleugerament per sobre de la personal en la població jove. Es tracta d'un tret diferencial rellevant. Com a referència, és interessant tenir en compte que, segons les dades de l'EMEF, per al conjunt de la població de més de 16 anys de l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM, el 2016 la mobilitat per motius personals era gairebé 15 punts superior a l'ocupacional (35,1% i 20,8% respectivament). El major pes de la mobilitat ocupacional en la població jove i l'increment del pes de la mobilitat personal en edats adultes forma part de la doble transició que descriurem tot seguit: a mesura que les generacions es van fent grans el pes de la mobilitat escolar disminueix, mentre augmenta la laboral i la personal.

En efecte, tal com tot seguit veurem, els motius dels desplaçaments quotidians i els seus pesos no són homogenis per a tots els grups de població jove, ja que varien significativament segons l'edat, l'activitat principal i el gènere. En canvi, tal com veurem, no presenten variacions significatives entre les diverses àrees del territori català.

5.3.1. Anar a la feina i a estudiar, fer gestions, quedar i sortir: variacions per edat i ocupació

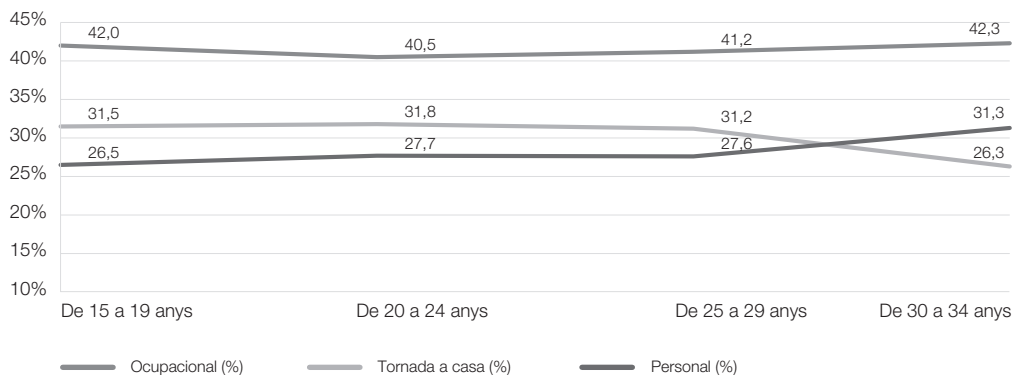
En l'anàlisi per grups d'edat (taula 5.1), s'observa com la proporció entre la mobilitat per estudis i la mobilitat per feina es va invertint. Mentre que en la franja de població que té entre 15 i 19 anys la mobilitat per estudis representa gairebé la totalitat de la mobilitat ocupacional, en la franja 30-34 la mobilitat per feina és la que representa gairebé la totalitat d'aquest tipus de mobilitat. Així mateix, la transició cap a models de vida adulta també comporta el progressiu creixement del pes de la mobilitat personal (gràfic 5.2) a mesura que les persones joves van incorporant responsabilitats més enllà dels estudis, com ara gestions personals, compres o cura d'altres persones. Per al grup de 30-34 anys, i en sintonia amb els resultats de l'Enquesta de mobilitat en dies feiners (EMEF) de 2016, la mobilitat personal (31,1%) passa a tenir més pes que l'ocupacional (26,3%); en la resta de grups més joves, són més nombrosos els desplaçaments per motius ocupacionals (estudis o feina) que personals. Respecte a les dades corresponents a l'any 2012, cal ressaltar, com ja s'ha dit, l'augment del pes relatiu de la mobilitat personal en totes les franges d'edat (vegeu la taula A5.1 de l'annex en línia).

TAULA 5.1. Motivacions dels desplaçaments segons grups d'edat. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Grup d'edat	Motivació				Total
	Per estudis	Per feina	Personal	Tornada a casa	
De 15 a 19 anys	29,2	2,3	26,5	42,0	100
De 20 a 24 anys	16,5	15,3	27,7	40,5	100
De 25 a 29 anys	6,4	24,8	27,6	41,2	100
De 30 a 34 anys	1,2	25,1	31,3	42,3	100
Total	12,3	17,6	28,5	41,6	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

GRÀFIC 5.2. Motivacions dels desplaçaments segons grups d'edat. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge²



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

L'altra variable que afecta de manera decisiva les motivacions de la mobilitat és l'activitat principal de les persones joves (taula 5.2). Com és lògic, en el cas de les persones aturades i inactives tenen més pes els desplaçaments fets per motius personals (50% i 56% respectivament) que els ocupacionals (amb percentatges per sota del 5%). En canvi, per a les persones que estan estudiant o treballant tenen més pes els desplaçaments fets per estudis o feina, respectivament, i els desplaçaments per motius personals assoleixen un pes menor respecte al total dels seus desplaçaments diaris.

TAULA 5.2. Motivacions dels desplaçaments en dia feiner segons l'activitat principal. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Activitat principal	Motivació				Total
	Per estudis	Per feina	Personal	Tornada a casa	
Estudiant	31,2	4,7	23,0	41,1	100
Ocupat/ada	1,7	31,8	24,4	42,1	100
Aturat/ada	2,0	4,8	50,0	43,2	100
Inactiu/iva	1,9	2,5	56,1	39,5	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

2 En la lectura d'aquest gràfic cal tenir en compte que es representen els pesos dels motius dels desplaçaments en percentatge dins cada grup d'edat i no els desplaçaments en nombres absoluts. Així, els desplaçaments per motius ocupacionals no disminueixen en nombres absoluts amb l'edat, sinó que perden pes respecte als personals, els quals augmenten en major proporció.

5.3.2. Les motivacions dels desplaçaments tenen gènere

L'edat i l'activitat principal de les persones no són els únics factors que comporten diferències en els patrons de mobilitat quotidiana. Un bon nombre d'estudis mostren que les característiques de la mobilitat quotidiana són diferents entre homes i dones per causa dels rols de gènere socialment establerts (Miralles-Guasch, 2016). La diferència en les activitats de la vida diària i les responsabilitats assumides segons el gènere es tradueixen en un patró masculí de mobilitat en què predominen els desplaçaments casa-feina-casa (perfil *commuter*, on predomina la mobilitat ocupacional) i una mobilitat femenina en què predomina la mobilitat personal i l'encadenament dels desplaçaments per les responsabilitats familiars i domèstiques assumides majoritàriament per aquestes (Miralles-Guasch, 2010).

A Catalunya, les dades relatives a la mobilitat de les persones joves l'any 2017 mostren certament que la motivació laboral dels desplaçaments preval més per als homes que no pas per a les dones i que aquestes darreres assumeixen un major percentatge de desplaçaments personals. D'antuvi, podria semblar que les diferències no resulten particularment agudes (taula 5.3). Tanmateix, una anàlisi més detallada permet observar com, lluny de superar-se, les diferències de gènere en la mobilitat quotidiana tendeixen a créixer a mesura que les persones joves incorporen responsabilitats personals, familiars i tasques de cura. En particular, s'observa que la diferència per gènere augmenta entre les persones emancipades, entre els grups de joves de més edat i les persones amb fills i filles.

TAULA 5.3. Motivacions dels desplaçaments en dia feiner segons sexe. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Sexe	Motivació				Total
	Per estudis	Per feina	Personal	Tornada a casa	
Homes	12,3	19,0	26,1	42,5	100
Dones	12,3	16,3	30,7	40,6	100

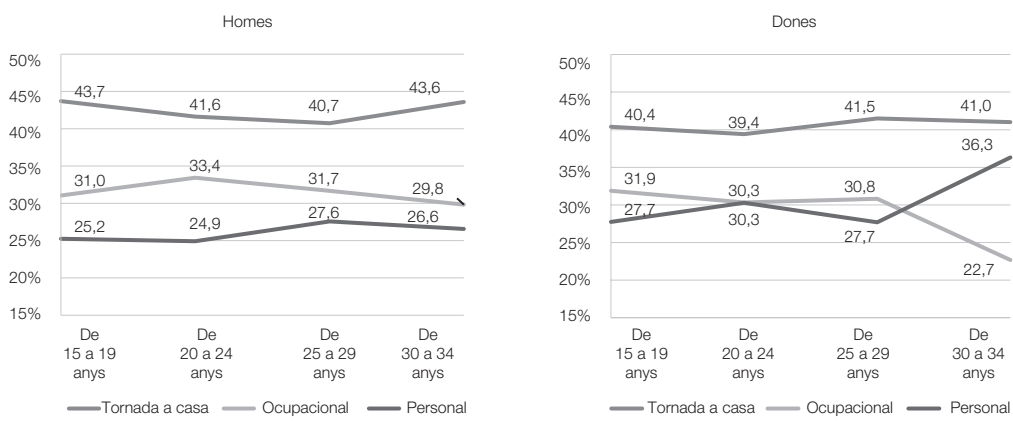
Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Tal com es pot veure en el gràfic 5.3, per als homes la mobilitat ocupacional té en totes les franges d'edat més pes que la personal. Per a les dones, en canvi, en el grup d'edat de 30 a 34 anys la mobilitat personal passa a suposar el 36,3% dels desplaçaments i se situa per sobre de la mobilitat ocupacional (22,7%). En aquest grup d'edat, la diferència entre homes i dones pel que fa a la mobilitat personal arriba a ser de 10 punts percentuals: mentre que, com s'acaba de dir, per a les dones suposa el 36,3% dels desplaçaments quotidians, per als homes representa tan sols un 26,6%. Així, si en la primera anàlisi per grups d'edat sense tenir en compte el gènere es veia que en el grup d'edat 30-34 la mobilitat personal passava per davant de l'ocupacional, ara s'observa que això només és cert per a les dones. En aquest grup d'edat, la mobilitat ocupacional per als homes representa el 29,8% i per a les dones baixa fins al 22,7%. Cal fer notar que, dins la mobilitat ocupacional, la diferència entre homes i dones té l'origen en la mobilitat laboral, ja que

en la mobilitat per estudis es mantenen proporcions molts semblants entre nois i noies de tots els grups d'edat.

Pel que fa a la tornada a casa, en les dones té menys pes relatiu, perquè en la mobilitat quotidiana elles fan més desplaçaments, per motius més diversos i amb major rellevància de les motivacions personals. Això dona lloc a una mobilitat en forma de núvol en què s'enllacen destinacions abans de tornar a casa. Lògicament, aquest patró de mobilitat fa que la tornada a casa tingui menys pes que en els homes, per als quals, com s'ha dit, són més comuns els desplaçaments pendulars casa-feina.

GRÀFIC 5.3. Motivacions dels desplaçaments segons sexe, per grups d'edat. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Aquesta diferència en les motivacions de la mobilitat associada al gènere de les persones encara s'accentua més en les persones joves que tenen descendència (taula 5.4). Per a les dones, la incorporació d'aquesta responsabilitat suposa un gran canvi en la seva mobilitat quotidiana. La mobilitat ocupacional de les dones que tenen fills o filles passa de significar un 32,9% a un 16%, i el pes de la personal augmenta del 26,2% al 43,5% dels desplaçaments diaris (cal tenir en compte que en aquesta dada també hi influeix l'edat i no només el fet de tenir fills). Per als homes, en canvi, el fet de tenir criatures no suposa una alteració en els motius dels seus desplaçaments i mantenen percentatges semblants als que presentaven abans de tenir descendència. La diferència entre homes amb fills i filles i dones amb aquesta mateixa responsabilitat es fa molt evident: la mobilitat personal de les dones se situa 16,7 punts percentuals per sobre la dels homes. En aquesta mateixa línia, l'Enquesta de mobilitat quotidiana de 2006 per al conjunt de la població de Catalunya mostrava que les diferències més importants dels motius entre gèneres es donaven en les edats en què les feines de cura dels infants són més intenses (de 30 a 44 anys).

TAULA 5.4. Motivacions dels desplaçaments en dia feiner segons sexe, per situació familiar. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Sexe	Situació familiar	Motivació			Total
		Ocupacional	Personal	Tornada a casa	
Homes	Sense fills/es	31,7	26,1	42,2	100
	Amb fills/es	28,8	26,8	44,4	100
Dones	Sense fills/es	32,9	26,2	40,9	100
	Amb fills/es	16,7	43,5	39,8	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Per tant, es pot concloure que l'aparent igualtat que semblava derivar-se de les dades generals pel que fa als motius dels desplaçaments de les persones joves segons el gènere ve del fet que les diferències existents es veuen temperades per la mobilitat de les edats més joves sense responsabilitats familiars. Quan s'incorporen responsabilitats de la llar i familiars, les diferències de gènere segueixen resultant molt notables.

5.3.3. Moure's al poble, la vila i la ciutat: motivacions semblants

Hem vist que l'edat, l'activitat principal i el gènere tenen repercussions força rellevants en les motivacions de la mobilitat. En canvi, les diferències en aquest camp per raó de variables de caràcter territorial són força més moderades. Com es pot veure en la taula 5.5, les diferències en les motivacions segons la grandària de les localitats no és gaire rellevant i existeix una notable homogeneïtat entre tots els àmbits que integren el territori català. La imatge d'una Catalunya urbana caracteritzada per una alta mobilitat de caràcter sobretot ocupacional i una Catalunya rural amb una mobilitat més baixa i de caràcter predominantment personal no se sosté.

TAULA 5.5. Motivacions dels desplaçaments en dia feiner segons grandària del municipi i àmbit territorial. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

	Motivació			Total
	Ocupacional	Personal	Tornada a casa	
Grandària del municipi				
Menys de 2.000 hab.	29,2	29,4	41,3	100
De 2.000 a 10.000 hab.	29,5	29,8	40,7	100
De 10.000 a 50.000 hab.	29,9	28,8	41,3	100
Més de 50.000 hab. (excepte Barcelona ciutat)	30,3	27,8	42,0	100
Barcelona ciutat	29,9	28,4	41,7	100
Àmbit territorial				
Metropolità	31,0	27,6	41,5	100
Comarques Gironines	27,5	30,7	41,8	100
Camp de Tarragona	26,2	31,2	42,6	100
Terres de l'Ebre	28,1	29,9	41,9	100
Ponent i Alt Pirineu i Aran	28,9	27,6	43,5	100
Comarques Centrals	29,4	31,3	39,4	100
Penedès	29,3	29,7	41,0	100
Total	30,0	28,5	41,5	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Una mica més significatives resulten les diferències en les motivacions de la mobilitat segons la condició social del lloc on aquesta s'origina (taula 5.6). Per observar-ho, és útil la classificació de les seccions censals de Catalunya elaborada per l'estudi *Barris i crisi* a partir de quatre variables estretament relacionades amb la renda. Considerem aquí les seccions censals i els municipis definits, en la recerca mencionada, com a vulnerables per comparar-los amb la resta.³ Doncs bé, tal com pot veure's en la taula 5.6 la mobilitat ocupacional de la població jove tendeix a prevaldre més en les àrees no vulnerables i menys en les vulnerables. Tot i que la mostra no és prou representativa, aquesta diferència sembla que augmenta per cada grup d'edat, segurament per la major presència d'atur i per l'abandonament més prematur de la formació en les àrees vulnerables.

3 Es detalla la metodologia emprada per la variable de segregació i l'adaptació realitzada per a l'Enquesta de joventut en el capítol dedicat a territoris del bloc transversal.

TAULA 5.6. Motivacions dels desplaçaments en dia feiner segons condició social de l'àmbit de residència. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Tipus d'àmbit	Motivació			
	Ocupacional	Personal	Tornada a casa	Total
Àmbits vulnerables	27,3	30,6	42,1	100
Resta d'àmbits	30,3	28,2	41,5	100
Total	30,0	28,5	41,5	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut), i classificació de les seccions censals de *Barris i crisi*

Per tal de cloure l'apartat, podem afirmar que tot seguint les hipòtesis de partida s'ha constatat que, mentre que la població més jove fa sobretot desplaçaments pendulars entre la llar i el lloc d'estudi, els patrons de mobilitat es van complicant amb l'edat. Així, van guanyant més pes els desplaçaments associats a la feina i a motius personals, que, si tenen una importància reduïda en les edats més primerenques, van prenent més i més importància fins a acabar sent del tot dominants. Ara bé, aquesta transició té característiques molt diverses per a homes i per a dones, sobretot a partir del moment en què s'assumeixen responsabilitats familiars. Mentre que per a ells, a mesura que es fan grans, la mobilitat laboral és clarament dominat, per a elles, a partir sobretot dels 30 anys (edat en què normalment s'assumeixen més responsabilitats familiars i de cura), la mobilitat personal esdevé clarament prevalent. En canvi, les motivacions de la mobilitat originades en els diversos àmbits del territori català presenten escasses diferències entre si. Tampoc es denoten diferències significatives en aquest camp en relació a si la població viu en pobles, viles o ciutats.

5.4. Els modes de transport en els desplaçaments quotidians juvenils

A Catalunya, al llarg de les últimes dècades la tendència més destacada pel que fa a l'ús dels mitjans de transport ha estat el pes creixent de l'ús de mitjans de transport privats i mecanitzats. Aquesta tendència té relació directa amb el procés d'integració territorial al qual es feia referència a l'inici: la progressiva expansió de les àrees urbanes, la major interdependència i l'especialització dels llocs comporten l'augment de les distàncies a completar per les activitats i necessitats quotidianes.

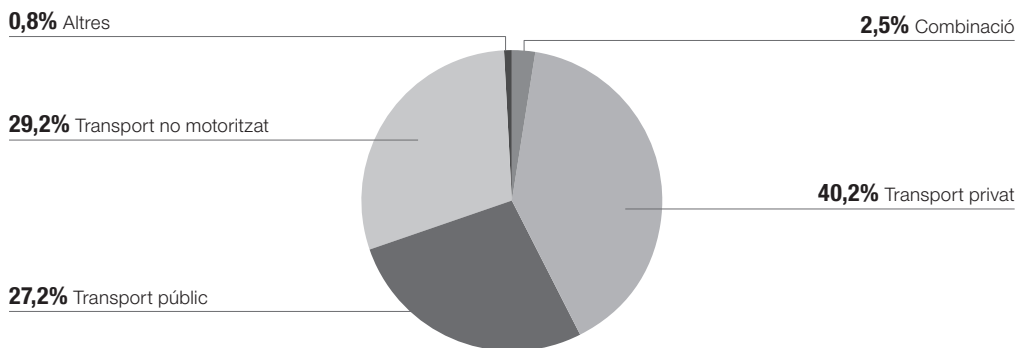
És sabut, però, que els mitjans de transport que s'utilitzen en els desplaçaments quotidians depenen de les activitats quotidianes de la població i del seu accés als diferents mitjans de transport. Els desplaçaments per feina són els que s'efectuen en major proporció amb mitjans de transport motoritzats, sobretot amb vehicle privat, ja que en termes generals són els que impliquen més distància a recórrer respecte al lloc de residència (Pérez i Solé, 2017). Però el repartiment modal (la proporció en què una població determinada utilitza els diferents mitjans de transport per als seus desplaçaments) també varia per raons de gènere, edat, classe o lloc de residència.

Veurem tot seguit com es comporta la població jove en conjunt amb relació a l'ús dels diferents mitjans de transport i com es relaciona aquesta variable amb les motivacions dels desplaçaments. A continuació, s'analitzaran les diferències en el repartiment modal segons l'estructura territorial i la tipologia de municipis. Posteriorment es veuran les diferències segons l'edat, el gènere i la categoria socioeconòmica de les persones joves. Per acabar, es tractaran de sintetitzar els principals resultats.

5.4.1. A peu, en bicicleta, en transport públic, en cotxe i en moto: preeminència i declivi del transport privat

A l'hora d'analitzar en termes generals els mitjans de transport utilitzats per la població jove, els desplaçaments amb transport privat (motor o cotxe com a conductor o com a passatger) mantenen el predomini i representen el 40,2% dels desplaçaments en dia feiner. Al seu darrere, els desplaçaments a peu o en bicicleta són el 29,2%. Per altra banda, salta a la vista el pes que tenen els desplaçaments efectuats en transport públic, que són el 27,2%, propensió superior a la que es dona per al conjunt de la població adulta en l'EMEF de 2016.⁴ Tenint en compte aquestes dues últimes categories, prop de dos de cada tres desplaçaments s'efectuen amb mitjans no motoritzats i en transport públic. Finalment, un 2,5% de les persones joves es mouen tot emprant una combinació d'aquestes categories, i un 0,8% indiquen que utilitzen un altre mitjà de transport que no és cap d'aquests.⁵

GRÀFIC 5.4. Mitjans de transport utilitzats. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

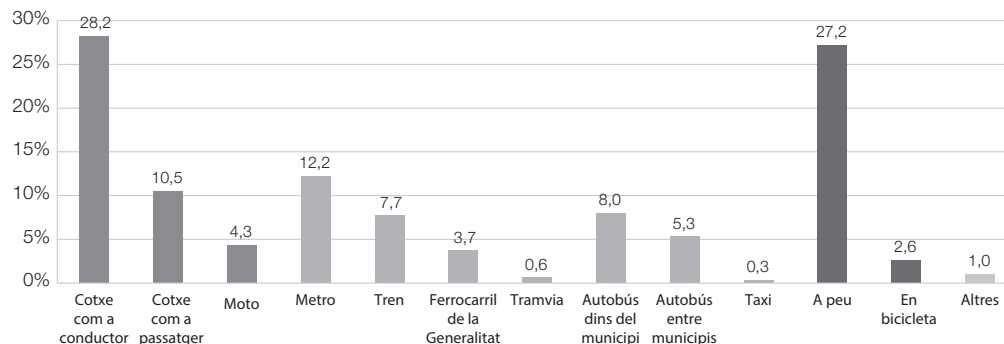
4 Tenint en compte que la població de l'àmbit del sistema tarifari integrat gaudeix d'unes condicions úniques d'accés al transport públic amb un servei superior al del conjunt de Catalunya, és rellevant que la propensió a l'ús del transport públic per part de la població jove del conjunt de Catalunya sigui superior a la que es dona per al conjunt de la població adulta del STI.

5 L'agrupació dels mitjans de transport en tres categories és la utilitzada en les EMQ, les EMEF i en l'anàlisi de la mobilitat de l'EJC de 2012. L'agrupació en mitjans no motoritzats (a peu i en bicicleta), transport públic (metro, tren, ferrocarrils de la Generalitat, tramvia, autobús dins el municipi, autobús entre municipis i taxi), transport privat (cotxe com a conductor, cotxe com a passatger i moto) i altres permet comparacions amb altres estudis. En la categoria "combinació", s'hi inclouen els desplaçaments pels quals s'ha fet alguna combinació entre les quatre categories esmentades per completar un sol desplaçament. En canvi, les combinacions entre diferents mitjans de transport d'una mateixa categoria d'agrupació es comptabilitzen en la categoria corresponent.

Tot i la importància del pes del transport privat en la mobilitat de la població jove de Catalunya, el seu ús es redueix respecte al 2012, any en què el percentatge era del 48,1%. En canvi, el pes del transport públic augmenta 10 punts percentuals. L'explicació la podem trobar per una banda en les dificultats econòmiques de la gent jove, un dels col·lectius més afectats per l'evolució econòmica dels darrers anys. La substitució del vehicle privat per mitjans de transport públics (més assequibles) en moments de dificultats econòmiques és un fenomen provat en diferents estudis (Marquet i Miralles-Guasch, 2017). Pot tenir també algun efecte la major consciència pel que fa als impactes ambientals de la mobilitat.

Si observem amb detall els mitjans de transport concrets utilitzats per la població jove (gràfic 5.5), veiem que la majoria de desplaçaments quotidians es fan per una banda amb cotxe (28,2% com a conductor i 10,5% com a passatger) i per altra banda caminant (27,2%). Bastant per darrere, els mitjans de transport més utilitzats són el metro (12,2%), l'autobús dins el municipi (8%) i el tren (7,7%).⁶ En aquestes dades per al conjunt de Catalunya, cal tenir present que moltes persones joves no tenen accés a mitjans com el metro, l'autobús o el tren per fer els seus desplaçaments diaris i que les diferències territorials en aquesta dada resulten molt rellevants, tal com es veurà en el subapartat corresponent.

GRÀFIC 5.5. Mitjans de transport desagregats utilitzats en dia feiner. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

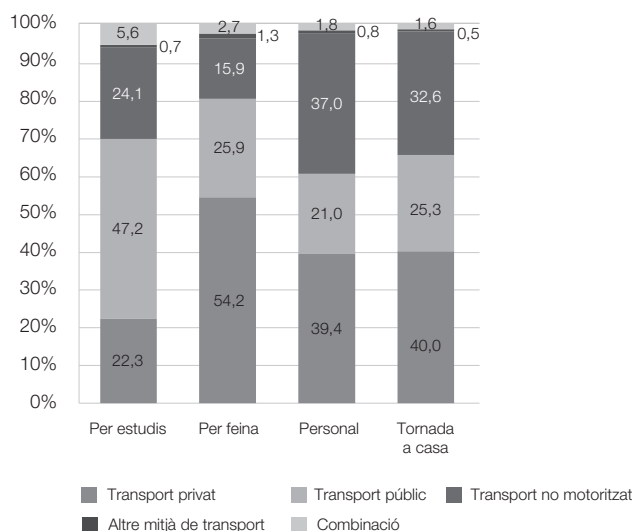
6 Els percentatges mostrats al gràfic 5.5 sumen més de 100% perquè els desplaçaments poden ser multimodals, és a dir, en un mateix desplaçament es pot utilitzar més d'un mitjà de transport (multiresposta en l'enquesta). En aquest cas, es comptabilitza cada un dels mitjans que s'hagi utilitzat per completar el desplaçament per tal de veure els percentatges reals d'ús de cada mode de transport i no hi ha una categoria de "combinació". Per a l'opció "a peu", són els trajectes que es fan completament caminant. Els desplaçaments més multimodals són els que es fan amb transport públic, és a dir, desplaçaments en què es combinen diferents mitjans de transport públic per completar el desplaçament.

5.4.2. A la feina, amb mitjans motoritzats; a l'escola, a comprar i al lleure, en transport públic i a peu

Aquest repartiment modal varia en funció del motiu del desplaçament (gràfic 5.6). L'ús del transport privat va molt lligat a la mobilitat ocupacional, en concret als desplaçaments per anar a la feina. En més de la meitat d'aquests desplaçaments, la població d'entre 15 i 34 anys utilitza el transport privat, i només en 1 de cada 4 el transport públic. L'alt percentatge de desplaçaments que es fan amb transport privat per anar la feina va lligat a l'increment de la distància de la mobilitat per motius laborals que s'ha produït a Catalunya en les últimes dècades i està directament relacionat amb el procés d'integració i especialització territorial. La manca de correspondència entre la població ocupada resident dels municipis i els llocs de treball localitzats ha donat lloc a la consolidació de mercats de treball integrats d'escala supralocal, causa principal de l'augment de la distància de la mobilitat i l'ús del transport privat per anar a la feina. La força d'aquesta dinàmica és confirmada pel progressiu declivi del percentatge de desplaçaments a la feina que es fan amb transport no motoritzat (Nel·lo, 2010). La població jove, l'any 2017 només 1 de cada 6 desplaçaments a la feina (el 15,9% exactament) els feia a peu o en bicicleta.

En canvi, per motius d'estudi s'utilitza el transport públic en gairebé 1 de cada 2 desplaçaments, i els mitjans no motoritzats en 1 de cada 4. Aquest repartiment s'explica, per una banda, per la proximitat dels centres d'educació secundària, i per l'altra a l'edat mitjana més jove de la població discent respecte a l'ocupada, factor que influeix en els mitjans de transport utilitzats. Els mitjans de transport no motoritzats (a peu o en bicicleta) guanyen protagonisme en la mobilitat personal (37%), ja que acostumen a ser desplaçaments més propers, de menys durada i dins el propi municipi. Dins les categories que conformen la mobilitat personal, els percentatges més alts de mobilitat a peu s'assoleixen en la portada o recollida de nens i nenes a l'escola i en les compres, amb un 65,2% i un 43,9% respectivament.

GRÀFIC 5.6. Motius dels desplaçaments segons mitjans de transport utilitats. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

5.4.3. En els centres urbans, predomini del transport públic i els desplaçaments a peu; en els nuclis petits i en la urbanització dispersa, predomini del transport privat

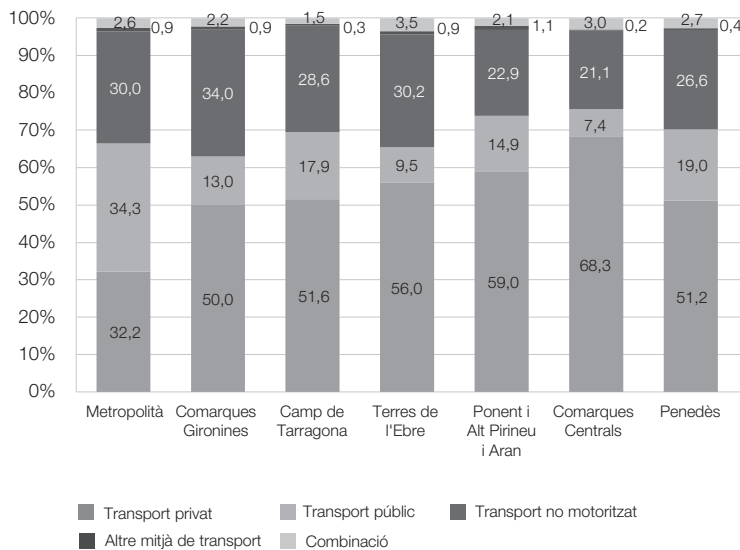
El mode de transport utilitzat varia segons el lloc de residència. Quan ens allunyem de Barcelona i les grans àrees urbanes, la disponibilitat de transport públic disminueix i augmenta l'ús de transport privat per fer els desplaçaments quotidians, ja siguin per motius ocupacionals, personals o la tornada a casa. Sens dubte, aquest tret està directament relacionat amb l'estructura del poblament i l'accessibilitat al transport públic.

Així, s'observa una assenyalada dualitat entre el conjunt de Catalunya, on preval el transport privat, i l'àmbit metropolità barceloní, on l'ús del transport públic passa, encara que molt lleugerament, per davant del privat (gràfic 5.7). Així, mentre que a l'àmbit metropolità la mobilitat es distribueix gairebé a terços iguals entre transport privat, públic i no motoritzat, en la resta d'àmbits territorials el transport privat s'utilitza en més de la meitat dels desplaçaments quotidians. El percentatge de desplaçaments que es fan amb transport públic és en tots els àmbits territorials molt menor que en l'àmbit metropolità, i en tots se situa per sota del 20%. Pel que fa al transport no motoritzat, els percentatges són més homogenis en els diferents àmbits territorials: tots oscil·len entre el 20 i el 35%.

Destaca el repartiment modal de l'àmbit de les Comarques Centrals, que, tal com ja passava l'any 2012, mostra el percentatge més elevat d'ús de transport privat i els percentatges més baixos de transport públic i no motoritzat. La seva dinàmica de dependència amb l'àmbit

metropolità, la seva elevada mobilitat intermunicipal i el dèficit de transport públic expliquen l'ús més elevat del vehicle privat. De fet, l'ús del transport públic té tendència a créixer respecte al 2012 en tots els àmbits territorials menys en aquestes comarques centrals.

GRÀFIC 5.7. Mitjans de transport utilitzats segons àmbit territorial. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

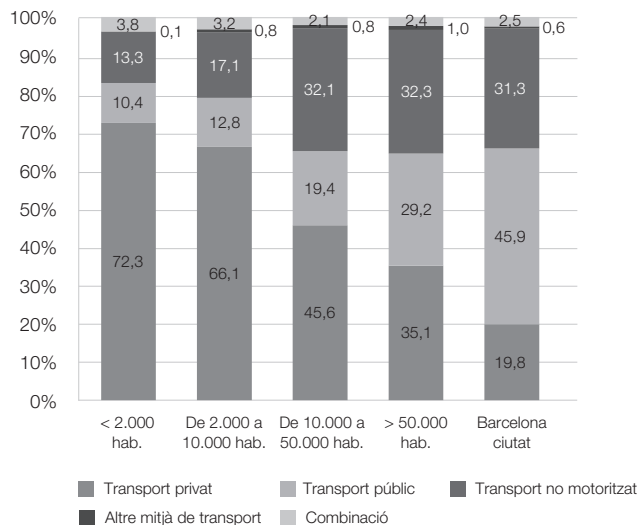


Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Amb la mateixa lògica, el pes del transport públic s'amplia progressivament i disminueix el del transport privat segons la grandària del municipi (gràfic 5.8). Mentre als municipis de menys de 2.000 habitants només 1 de cada 10 desplaçaments es fa amb transport públic, a Barcelona en són gairebé 5 de cada 10. L'explicació d'aquestes diferències cal cercar-la sobretot en la diversa possibilitat material d'utilitzar mitjans de transport col·lectius segons la localitat de residència.

La ciutat de Barcelona és, efectivament, el lloc on el pes del transport públic resulta més elevat. En aquesta ciutat, els mitjans públics per part de la població jove (de 15 a 34 anys) s'utilitzen en un 45,9% dels casos, pes que supera de lluny l'ús d'aquests mateixos mitjans pel conjunt de la població barcelonina (32,8% segons EMEF 2016). Segurament aquesta diferència es produeix pel fet que, com s'ha vist en l'apartat anterior, la gent jove no fa tants desplaçaments per motius personals com la població adulta, els quals es fan majoritàriament amb mitjans no motoritzats.

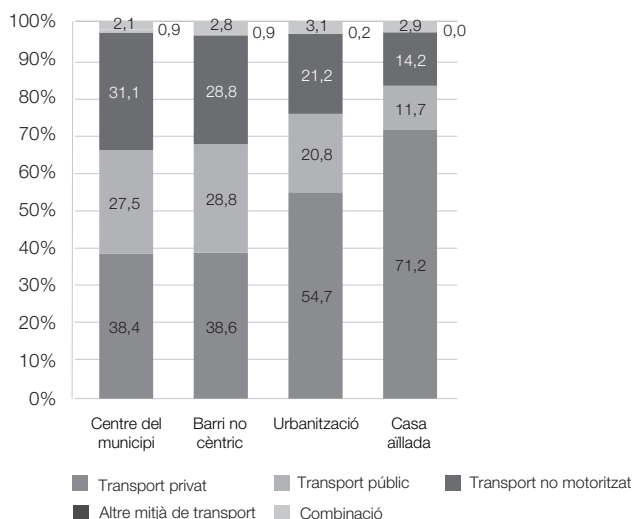
GRÀFIC 5.8. Mitjans de transport utilitzats segons grandària municipal. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Una altra variable de caràcter territorial que té forta incidència sobre els mitjans de transport utilitzats és la ubicació de la llar de la persona segons si es troba al centre del municipi, en un barri no cèntric, en una urbanització o en una casa aïllada. Com més densa és l'àrea de residència, major és la propensió a utilitzar els mitjans no motoritzats i el transport públic. Així, les persones joves que viuen al centre del municipi i en barris no centrals utilitzen el transport privat només en un 38,4% dels desplaçaments; en canvi, les persones joves que viuen en una urbanització l'utilitzen en un 54,7% dels casos, i les que viuen en cases aïllades, en un 71,2% dels trajectes. Així doncs, un model dispers d'ocupació del sòl també va lligat a necessitats de transport menys sostenibles des del punt de vista ambiental.

GRÀFIC 5.9. Mitjans de transport utilitzats segons ubicació de la llar. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

5.4.4. Les dones, els més joves i els més vulnerables, més propensos a utilitzar els mitjans de transport més sostenibles

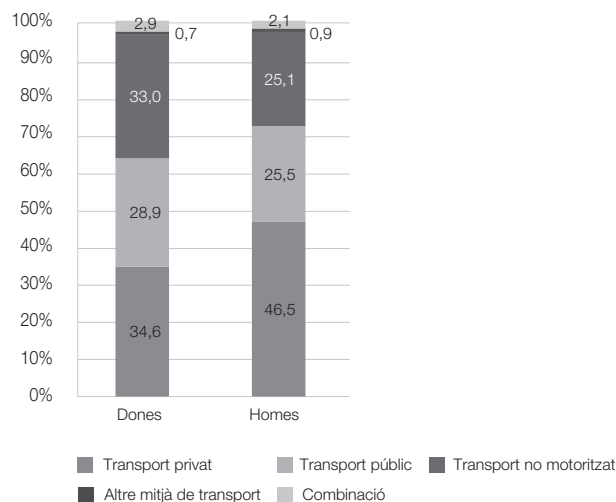
En l'estudi dels mitjans de transports usats, no menys importants que les diferències territorials són les diferències associades a les desigualtats socials. Així, en les anàlisis de mobilitat quotidiana fetes a Catalunya (EMFE i EMQ) s'observa certament una diferenciació social significativa de la mobilitat.

Pel que fa al gènere, és sabut que les dones són més usuàries del transport públic i no motoritzat, i els homes del transport privat, tant en àmbits rurals com urbans (Nel-lo, 2010; Miralles-Guasch, 2016). Entre la població jove catalana es mantenen les diferències en les proporcions següents: les dones utilitzen el transport públic, privat i no motoritzat gairebé en terços iguals; per als homes, en canvi, l'ús del transport privat s'apropa més al 50%, i la resta es distribueixen en una quarta part de transport públic i una quarta part de no motoritzat (gràfic 5.10). Si bé el 2012 s'apuntava una reducció de la diferència en l'ús del transport privat, la diferència el 2017 augmenta i se situa per sobre dels 10 punts percentuals. En concret, a l'àmbit metropolità la diferència és de gairebé 15 punts percentuals. En la resta d'àmbits, on l'accés al transport públic és menor, la diferència entre homes i dones és més baixa, i es produeix un ús més freqüent del vehicle privat per part de tots dos.

D'aquesta diferència en l'ús del vehicle privat, se n'ha fet moltes vegades una lectura que associa la menor accessibilitat de les dones a aquest mitjà amb conseqüències negatives

pel que fa a les seves oportunitats laborals i la seva llibertat i facilitat de desplaçament (Cebollada, 2006). D'aquí podria seguir una lectura positiva de l'augment entre les dones de l'ús del vehicle privat i la reducció de les diferències que s'han produït en aquest aspecte en les darreres dècades. Tanmateix, la via de progrés podria ser la inversa. És a dir, no es tractaria tant que les dones adaptessin patrons de mobilitat masculins sinó que el conjunt de la mobilitat tendís a "feminitzar-se", tot acostant-se al que avui són les formes de mobilitat de les dones. En aquest sentit, cal assenyalar que les dones es desplacen més, amb més varietat de motius, i ho fan amb mitjans de transport més sostenibles ambientalment. En un context en què cal fer una transició cap a models de mobilitat més sostenibles, podria ser rellevant emmirallar-se en les pràctiques i els coneixements de la mobilitat típicament femenina (sense que això suposi una disminució de les oportunitats) i no buscar la igualació cap al model típicament masculí de llargues distàncies amb vehicle privat (Miralles-Guasch, 2016). A més, els mitjans de transport no motoritzats i el transport públic són precisament els modes més accessibles per a tothom, i el seu foment juga en favor de la reducció de l'exclusió social dels grups més vulnerables, com les dones, les classes socials més baixes i les persones més joves (Pérez i Solé, 2017).

GRÀFIC 5.10. Mitjans de transport utilitzats segons sexe. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



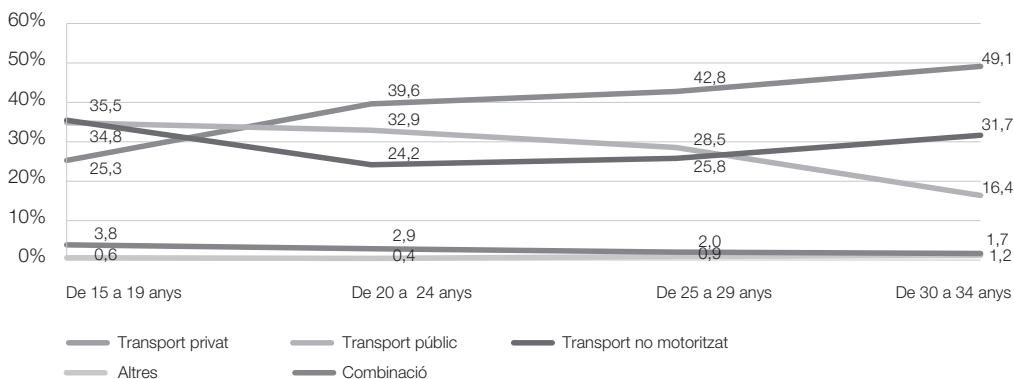
Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

També, lògicament, l'edat és un factor de diferenciació important en l'ús dels mitjans de transport dins la població jove (gràfic 5.11). L'ús del vehicle privat augmenta per cada grup d'edat, i en el grup d'entre 30 i 34 anys arriba a ser l'utilitzat en la meitat dels desplaçaments quotidians. Aquesta tendència s'explica per l'augment de l'accessibilitat als mitjans de transport privats amb l'edat (tant pel permís de conducció com per l'accessibilitat econòmica) i

per la transició dels estudis al món laboral, la qual implica moltes vegades distàncies més llargues en els desplaçaments quotidians.

Alhora que amb l'edat augmenta l'ús del transport privat, l'ús del transport públic perd pes relatiu i es redueix gairebé a la meitat (d'un 34,8% per als joves d'entre 15 i 19 anys a un 16,4% per als que en tenen entre 30 i 34). Pel que fa a l'evolució dels desplaçaments a peu o en bicicleta, aquests són els més habituals en el grup d'edat de 15 a 19 anys i cauen per sota del privat i públic en les franges de 20 a 24 anys i de 25 a 29 anys, però tornen a guanyar pes en el grup de 30 a 34 anys per l'augment en aquesta franja de la mobilitat per motius personals, la qual és de més proximitat i es fa majoritàriament amb transport no motoritzat.

GRÀFIC 5.11. Mitjans de transport utilitzats segons grups d'edat. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



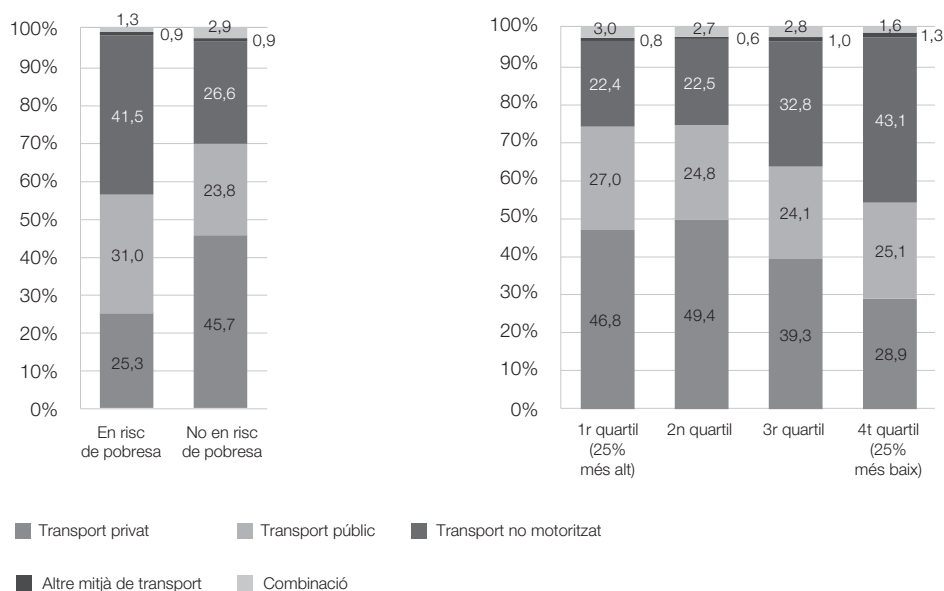
Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Més enllà del gènere i l'edat, també és coneguda la influència de la classe i la categoria socioprofessional en l'ús dels diferents mitjans de transport. Les categories socioprofessionals altes tenen més propensió a utilitzar el vehicle privat, mentre que les desfavorides tendeixen a desplaçar-se més a peu o en transport col·lectiu (EMQ 2006; Nel-lo, 2010). Aquesta tendència s'accentua en un moment de crisi econòmica, quan els grups més vulnerables són afectats per l'atur i per la disminució de serveis bàsics, entre ells el transport públic (Marquet i Miralles-Guasch, 2017).

La distribució diferenciada en l'ús dels mitjans de transport segons la situació socioeconòmica es presenta també entre la població jove. Així ho mostren diversos indicadors, com el de risc de pobresa i la distribució en quartils segons els ingressos de la llar. Les persones en risc de pobresa (gràfic 5.12) utilitzen menys el vehicle privat (només ho fan en el 25,3% dels desplaçaments, contra el 45,7% dels joves que no es troben en risc de pobresa). Així mateix, fan més desplaçaments en transport públic (31%) i es mouen de forma majoritària amb mitjans no motoritzats (més del 40% dels desplaçaments). Els seus

patrons d'utilització dels mitjans de transport són, doncs, gairebé inversos al dels joves que no estan en risc de pobresa. Una tendència semblant es dona segons la distribució en quartils d'ingressos de la llar (gràfic 5.13).

GRÀFICS 5.12 i 5.13. Mitjans de transport utilitzats segons risc de pobresa (EJC17) i quartils d'ingressos anuals de la llar. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

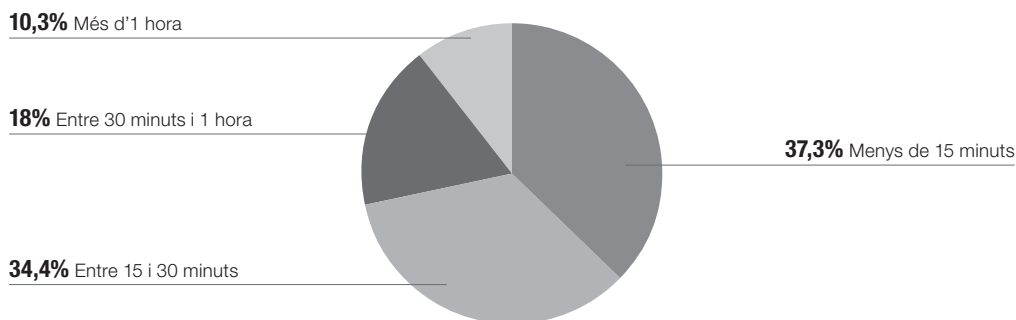
En síntesi, a través de l'anàlisi dels mitjans de transport emprats per les persones joves en els seus desplaçaments s'ha pogut constatar la preeminència que, en termes generals, ostenta el vehicle privat –automòbil i motocicleta– per sobre de la resta en els desplaçaments de la població jove. Tot i això, es detecta un cert declivi del transport privat entre 2012 i 2017, potser associat a les dificultats econòmiques, potser, en part, a la presa de consciència sobre la conveniència d'usar altres mitjans més sostenibles. En tot cas, s'observen també destacades diferències en l'ús dels diversos mitjans segons les motivacions dels desplaçaments, les característiques de les persones i els territoris de residència. Així, mentre que la mobilitat laboral es fa de manera força majoritària amb transport privat, els desplaçaments per motivacions d'estudi o personals tendeixen a efectuar-se en més ocasions en transport públic o per mitjans no motoritzats (a peu o en bicicleta). D'altra banda, el pes del transport públic i dels desplaçaments a peu és lògicament més alt a les ciutats i en les àrees urbanes denses que no pas en els nuclis petits i en poblament dispers. Finalment, les dones, els més joves i aquells que es troben en una situació socioeconòmica més vulnerable tenen major propensió a utilitzar el transport públic o els mitjans no motoritzats. Per tant, sembla que podria afirmar-se que en cicles de crisi econòmica

resulta més important que mai el foment de polítiques de transport públic assequible. L'accés dels grups més vulnerables a la mobilitat resulta essencial per evitar la reducció de les seves oportunitats (per exemple, d'accés al mercat laboral). Òbviament, el foment del transport públic i els mitjans no motoritzats és també necessari per potenciar models de mobilitat més sostenibles.

5.5. El temps dels desplaçaments quotidians juvenils

El temps invertit en els desplaçaments quotidians ha anat augmentant també a mesura que s'afermava el procés d'especialització funcional i integració territorial. Els desplaçaments de la població jove són de manera majoritària inferiors als 30 minuts, però tenen tendència a allargar-se: si l'any 2012 8 de cada 10 desplaçaments eren d'una durada inferior a la mitja hora, el 2017 ho eren 7 de cada 10. De la mateixa manera, es redueixen significativament els desplaçaments més curts (els de menys de 15 minuts), que passen, en tot just 5 anys, d'un 54,9% a un 37,3%.

GRÀFIC 5.14. Costos temporals dels desplaçaments. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



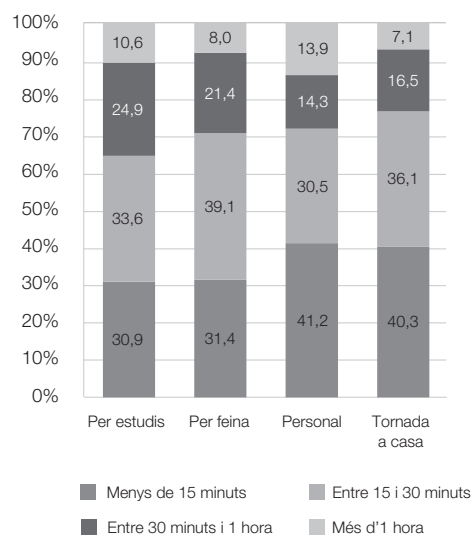
Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Com en la resta de les dimensions de la mobilitat, el temps de desplaçament es veu condicionat també per les motivacions i el mode de transport, l'àmbit territorial i els diferents tipus de municipis i les característiques socials de la població que es desplaça, qüestions que s'aborden en aquest ordre en aquest epígraf i que es clouen amb un paràgraf de resum.

5.5.1. Els costos temporals dels desplaçaments: la importància clau de la motivació i el mitjà de transport

Els temps de desplaçament depenen, en primer lloc, de forma destacada de la seva motivació, és a dir de si es fan per raons de feina, estudis o motius personals. La mobilitat per motius personals és de menys durada temporal que l'ocupacional, ja que aquesta normalment té lloc en espais propers a la llar. Mentre que els desplaçaments de 15 minuts per motius personals són més de 4 de cada 10, en el cas dels motius ocupacionals (feina o estudis), aquests representen només 3 de cada 10. Al contrari, els desplaçaments d'entre 15 i 30 minuts per motius personals són 3 de cada 10, i els que es fan per motius ocupacionals, en concret per feina, arriben gairebé a 4 de cada 10. Els desplaçaments de més durada són per estudis, ja que aquests es fan majoritàriament amb mitjans de transport públics, amb uns costos temporals mitjans superiors, com tot seguit veurem, als que es realitzen amb transport privat o no motoritzat.

GRÀFIC 5.15. Temps dels desplaçaments segons motiu del desplaçament. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

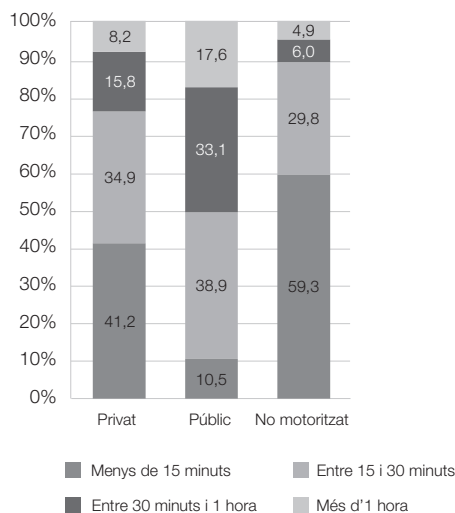


Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

En efecte, el mode de transport utilitzat també influeix en la durada dels desplaçaments (gràfic 5.16). Els desplaçaments realitzats caminant o en bicicleta són, de mitjana, els de menor durada, i en segon lloc se situen els mitjans de transport privats. Com és obvi, les raons de la coincidència són diverses: en el cas dels desplaçaments no motoritzats, les distàncies físiques són normalment curtes, mentre que els realitzats amb mitjans de transport privats (cotxe i moto) redueixen temps mercès a la velocitat del mitjà. L'excepció a aquest patró general són les àrees congestionades, on els desplaçaments amb vehicle

privat requereixen més temps: a l'àmbit metropolità barceloní, per exemple, 2 de cada 3 desplaçaments amb vehicle privat requereixen més de 15 minuts, molt per sobre dels costos temporals d'aquest mitjà en la resta del territori català. Tanmateix, els desplaçaments que requereixen més temps són els que es fan amb transport públic: només 1 de cada 10 d'aquests desplaçaments és de menys de 15 minuts, la durada més habitual és d'entre 15 i 30 minuts, però gairebé la meitat (47,7%) són de més de 30 minuts (33,1% entre 30 minuts i una hora i 17,6% de més d'una hora).

GRÀFIC 5.16. Temps dels desplaçaments segons mitjà de transport utilitzat. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

5.5.2. A més alta interdependència territorial i més grandària urbana, costos temporals més alts

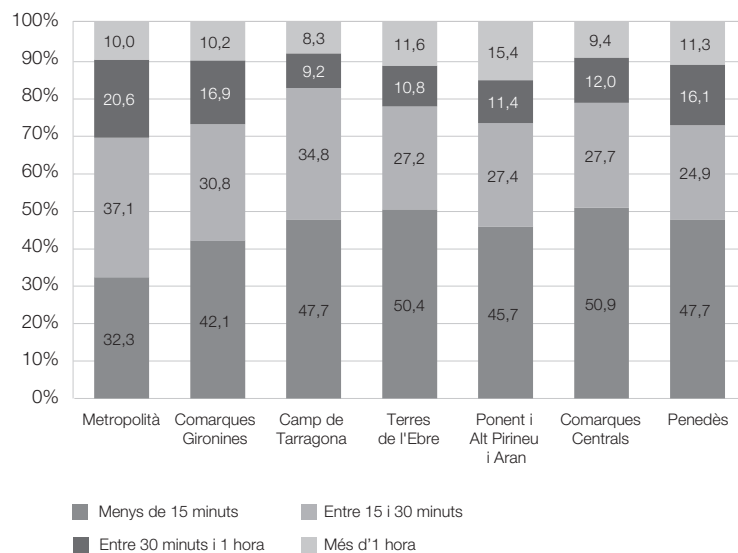
No només els motius i els mitjans de transport condicionen el temps dels desplaçaments. Els costos temporals de la mobilitat quotidiana presenten també diferències importants entre les diverses àrees territorials que integren Catalunya.

Per àmbits territorials, s'observa que, amb l'excepció de l'àmbit metropolità, a tot Catalunya els desplaçaments de menys de 15 minuts són la categoria amb més pes relatiu i representen entre el 40% i el 51% dels desplaçaments. Per a l'àmbit metropolità, aquests desplaçaments curts només són el 32,3%; la població metropolitana té els percentatges més alts en desplaçaments d'entre 15 i 30 minuts i d'entre 30 minuts i 1 hora, que conjuntament sumen el 57,7%. Aquesta durada dels desplaçaments s'ha anat incrementant entre

la població metropolitana, fet que s'explica en part per la congestió a què s'ha fet referència anteriorment, però sobretot per les dinàmiques metropolitanes, que impliquen un ús més extens del territori i, per tant, més temps en els desplaçaments quotidians. Al voltant de Barcelona està tenint lloc des de fa dècades una dispersió d'activitats i residència sobre el territori i una creixent interrelació entre els municipis que s'ha traduït en un augment dels temps de desplaçament (Clusa, 1995; Nel·lo, 1995; Nel·lo i Subirats, 1998; Nel·lo, López i Piqué, 2002; López, 2003; Miralles-Guasch, 2006).

A les Comarques Gironines i el Camp de Tarragona els desplaçaments d'entre 15 i 30 minuts i 30 minuts i 1 hora tenen també un pes relativament més alt que a la resta d'àmbits. Es veu, doncs, que com més estreta és la integració del territori i intenses les tendències metropolitanes, més llarg resulta, paradoxalment, el temps de desplaçament. Ara bé, com que en major o menor mesura aquestes dinàmiques afecten el conjunt del territori català, no és d'estranyar que els costos temporals de desplaçament a què ha de fer front la població jove s'hagin incrementat en tots els àmbits territorials entre 2012 i 2017. Significativament, els territoris més allunyats dels centres metropolitans –Terres de l'Ebre, Ponent i Alt Pirineu i Aran, Penedès–, tot i presentar alts percentatges de mobilitat de proximitat, són també on els desplaçaments més llargs, els de més d'una hora, tenen una major importància.

GRÀFIC 5.17. Temps dels desplaçaments segons àmbit territorial. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



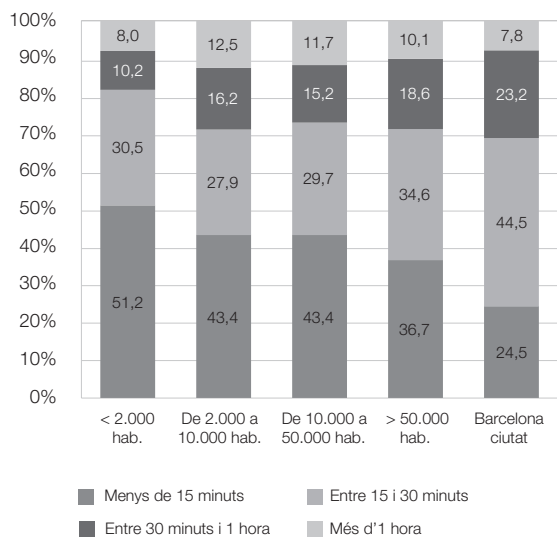
Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Els costos temporals de la mobilitat també presenten una variació significativa segons la grandària del municipi. Per una banda els desplaçaments més curts (de menys de 15 minuts) i per l'altra els desplaçaments més llargs (de més d'una hora) tendeixen ambdós a

tenir pesos importants en els municipis petits i a anar disminuint de pes en els més grans. En canvi, a mesura que la grandària del municipi augmenta s'eixampla a la franja mitjana (15-30 min i 30 min-1 h) i baixen els extrems (desplaçaments curts i llargs). Els patrons temporals de la mobilitat que es donaven en els grans àmbits territorials es presenten també, doncs, quan s'analitzen les dades a aquest altre nivell d'escala.

Als municipis més petits es dona un clar predomini dels desplaçaments curts. En concret, als municipis de menys de 2.000 habitants els desplaçaments de menys de 15 minuts són més de la meitat. Pel que fa a les franges de 15-30 minuts i 30 minuts-1 hora, la ciutat de Barcelona té els percentatges més elevats. Sumats, donen lloc al percentatge més alt d'aquesta franja intermèdia (67,7%), per davant del conjunt de l'àmbit metropolità. Així doncs, les persones joves de Barcelona són les que inverteixen més temps en els seus desplaçaments quotidians, fet que s'explica per la grandària de la ciutat, l'elevat ús del transport públic, la complexitat urbana i la localització dels serveis i equipaments, característiques que influeixen directament en els temps de la mobilitat (Miralles-Guasch, 2006). Es constata, doncs, que a mesura que augmenta la grandària de les àrees urbanes s'incrementa el temps de desplaçament.

GRÀFIC 5.18. Temps dels desplaçaments segons grandària municipal. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



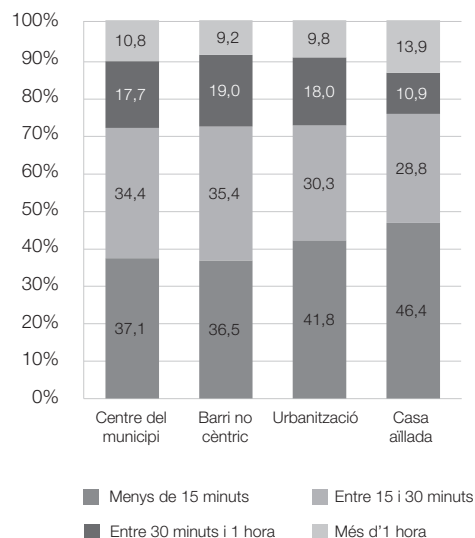
Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Si combinem l'anàlisi dels motius i l'anàlisi territorial pel que fa al temps dels desplaçaments, es reproduïx la tendència general de les dues variables analitzades per separat i algunes tendències s'accentuen. Així, per exemple, a Barcelona ciutat la mobilitat ocupacional es concentra en la franja central i són molt pocs els desplaçaments de més d'una hora i de

menys de 15 minuts. Aquesta franja intermèdia en la mobilitat ocupacional gairebé dobla la de municipis més petits, on tenen més pes els desplaçaments curts (de menys de 15 minuts) i els llargs (més d'una hora), aquests darrers per la necessitat de desplaçar-se lluny del municipi de residència per motius laborals.

Finalment, si a més de parar esment a l'àmbit territorial i a la grandària del lloc de residència, l'anàlisi es fixa en les característiques del teixit urbà on viuen les persones joves, s'observa que hi ha una certa homogeneïtat en els temps invertits en els desplaçaments quotidians (gràfic 5.19). Aquest tret s'explica sobretot perquè la distància en quilòmetres es compensa amb la major propensió a l'ús del vehicle privat, que permet desplaçaments a majors velocitats en zones sense congestions de trànsit. Precisament per l'ús majoritari del vehicle privat entre les persones joves que viuen en urbanitzacions i cases aïllades, aquestes tenen un percentatge més elevat de desplaçaments inferiors a 15 minuts.

GRÀFIC 5.19. Temps dels desplaçaments segons ubicació de la llar. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

5.5.3. Per a les dones, els més joves i els més vulnerables és com si els quilòmetres tinguessin més metres

Les diferències en els costos temporals dels desplaçaments associats al gènere, l'edat i la situació socioeconòmica són menys rellevants que les analitzades fins ara (taula 5.7). En efecte, quan observem les diferències en els temps emprats per homes i dones en la mobilitat quotidiana, observem que són molt similars. Aquest fet contrasta amb la constatació que les dones fan més desplaçaments per motius personals i autocontinguts, que

de mitjana impliquen distàncies més curtes i per tant haurien d'implicar menys temps. Això no és així, i l'explicació es troba, és clar, en la diferent propensió a la utilització del vehicle privat, més alta en el cas dels homes que en les dones. Aquest ús els permet a ells recórrer distàncies més grans en menys temps. Com s'ha escrit altres vegades, pel que fa als costos de la mobilitat, és com si els quilòmetres, per a les dones, tinguessin més metres.

Pel que fa als grups d'edat dins la població jove, les diferències en els temps de desplaçament no són gaire notables. Els grups d'edat de 15 a 19 anys i de 30 a 34 anys són els que fan més desplaçaments de menys de 15 minuts, els primers per la proximitat dels desplaçaments escolars i els segons per l'ús habitual del vehicle privat i l'augment dels desplaçaments per motius personals de proximitat en aquesta franja d'edat. Entre 20 i 29 anys suporten uns temps de desplaçament més llargs.

Finalment, pel que fa a la situació socioeconòmica de les localitats, s'observa que els temps de desplaçament de la població que viu en àmbits vulnerables, que pateix risc de pobresa o pertany al quartil amb menys ingressos són de durada temporal menor: en 3 de cada 4 casos els desplaçaments mitjans dels que es troben en aquestes situacions no superen els 30 minuts. Aquest fet pot explicar-se potser per la menor taxa d'activitat i la major presència d'atur entre aquests col·lectius i per tant per un pes més baix dels desplaçaments per motius laborals (que normalment són els que impliquen més distància) i una taxa d'autocontenció municipal dels desplaçaments més alta.

TAULA 5.7. Temps dels desplaçaments segons sexe, grup d'edat, ingressos de la llar i segregació. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Variable	Categoria	Temps del desplaçament				Total
		Menys de 15 minuts	Entre 15 i 30 minuts	Entre 30 minuts i 1 hora	Més d'1 hora	
Sexe	Homes	37,3	34,9	17,9	9,8	100
	Dones	37,4	33,8	18,1	10,7	100
Edat	De 15 a 19 anys	42,5	30,9	14,0	12,5	100
	De 20 a 24 anys	33,7	35,3	18,3	12,7	100
	De 25 a 29 anys	31,3	37,1	22,2	9,4	100
	De 30 a 34 anys	41,6	33,8	17,1	7,5	100
Quartils ingressos llar	1r quartil (més alt)	36,5	35,1	17,2	11,1	100
	2n quartil	35,9	34,1	21,1	9,0	100
	3r quartil	38,0	34,1	18,9	9,1	100
	4t quartil (més baix)	44,5	31,4	14,8	9,4	100
Segregació	Àmbit vulnerable	41,8	32,4	15,4	10,3	100
	Àmbit no vulnerable	36,7	34,6	18,4	10,3	100
Total		37,3	34,4	18,0	10,3	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

El fet que les motivacions i l'abast territorial dels desplaçaments variïn segons el gènere, l'edat i la condició socioeconòmica de la població jove dificulta, com es veu, l'anàlisi específica de la importància d'aquestes variables en els costos temporals de la mobilitat. Però vistes les dades pel que fa als motius dels desplaçaments i les dades de l'apartat següent referents a l'autocontenció i l'abast territorial dels desplaçaments, es pot deduir que, encara que els temps entre col·lectius comparats a la taula 5.7 siguin semblants, les distàncies recorregudes són diferents (més llargues per als homes, de més edat i benestants). Per tant les dones, els més joves i els grups socials més desafavorits tendeixen a emprar més temps que la resta amb relació a la distància recorreguda en els seus desplaçaments.

Recapitulant, pel que fa als costos temporals dels desplaçaments es constata que tenen tendència a incrementar-se. Així, els desplaçaments de menys de 15 minuts s'han reduït, i si representaven més de la meitat dels desplaçaments cinc anys enrere, el 2017 tot just superen un terç del total. En part, aquests costos depenen de la distància recorreguda i de la pèrdua d'autocontenció dels municipis, a la qual es farà referència a l'apartat següent. En part, tanmateix, es correspon també a l'ús dels diversos mitjans de transport. Així, els desplaçaments en mitjans de transport públic tendeixen a comportar costos temporals força més alts que els que s'efectuen en mitjans privats. Per això, no és d'estranyar que aquells que tenen major propensió a utilitzar aquests mitjans –les dones, els joves, els qui pertanyen als grups més vulnerables– tendeixin a suportar, distància per distància, costos més elevats. D'altra banda, els costos temporals estan distribuïts de manera força desigual segons el lloc de residència de les persones: com més gran és el municipi i com més integrada es troba l'àrea urbana en què es troba cada municipi, més llargs són els temps de desplaçament. Així, paradoxalment, el fet de recórrer distàncies més llargues no sempre comporta costos temporals més alts.

5.6. Abast territorial dels desplaçaments quotidians juvenils

Un element clau a tenir en compte en l'anàlisi de la mobilitat juvenil és l'abast territorial dels seus desplaçaments quotidians, és a dir, els orígens i les destinacions dels seus trajectes sobre el territori. Una manera d'aproximar-s'hi és a través de l'estudi de la mobilitat autocontinguda i la mobilitat externa. L'autocontenció mesura la proporció de desplaçaments que tenen l'origen i la destinació al mateix municipi de referència de l'individu.⁷ Per tant, la taxa d'autocontenció mesura el percentatge de desplaçaments que tenen l'origen i el destí dins el propi municipi de residència o referència. La resta de desplaçaments, és a dir els que es produeixen entre el municipi propi i un altre i els que es fan totalment fora del municipi de referència (origen i destí diferent al del municipi de referència), conformen la mobilitat externa.

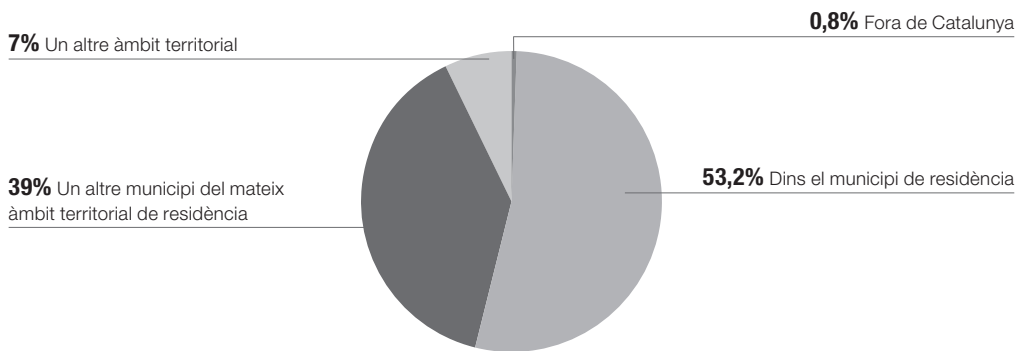
7 Cal tenir present que aquesta anàlisi es fa en relació amb el municipi de residència de cada individu. Establir el municipi de referència de cada individu és d'especial importància per a aquesta part de l'anàlisi i d'especial dificultat per al col·lectiu de població jove, ja que no és estrany que el municipi d'empadronament no coincideixi amb el de residència, almenys durant la setmana. És per això que s'ha fet un ajust a partir de la informació disponible: a aquells individus que indiquen un altre lloc de residència se'ls ha assignat un nou municipi de referència comprovant que s'ajusta millor al seu bucle de mobilitat en dia feiner. En cas de dubte i en els casos en què el bucle de mobilitat diari es produeix entre on diuen que viuen i el municipi d'empadronament (retorn a casa pel cap de setmana, per exemple), s'ha mantingut com a municipi de referència el d'empadronament. Finalment, s'han descartat aquells bucles de mobilitat que no es fan ni al municipi d'empadronament ni al municipi on indiquen que viuen, ja que per a aquests no s'ha pogut establir amb fiabilitat el municipi de referència des d'on fan els desplaçaments diaris i a partir del qual la seva mobilitat serà autocontinguda o externa.

Atès que la mobilitat fora del municipi de residència adquireix un pes molt important en els desplaçaments quotidians de les persones joves, s'analitzaran tres escales de la mobilitat externa: els desplaçaments que es fan en un altre municipi del mateix àmbit del planejament territorial, els que es realitzen en un municipi d'un altre àmbit del planejament territorial i la proporció, molt reduïda, dels desplaçaments que es realitzen fora de Catalunya. En canvi, la representativitat de l'enquesta no permet efectuar el que seria el pas lògic següent: l'anàlisi dels fluxos entre municipis. Tanmateix, l'anàlisi de l'autocontenció i de la relació amb els àmbits de planejament territorial ja ofereix, com es veurà, informacions molt interessants sobre l'articulació del territori català i l'ús que en fan els i les joves.

5.6.1. La disminució general de l'autocontenció: integració i ús extensiu del territori

Com és sabut, el procés de metropolitanització i integració del territori català s'ha traduït en un augment de la dependència funcional entre localitats i ha suposat la caiguda del nivell d'autocontenció dels municipis (Nel·lo, 2010; Nel·lo i López, 2016). Això també és cert pel que fa a la mobilitat de la població jove, que el 2017 només realitza un 53,2% dels desplaçaments diaris dins la seva localitat (gràfic 5.20). Heus-ho aquí: els municipis de Catalunya autocontenen poc els desplaçaments de la població jove, de tal manera que gairebé un de cada dos dels seus desplaçaments es dirigeix o es realitza fora del municipi de referència. Aquests representen les proporcions següents de la mobilitat total: un 39% del total es fan fora del municipi però dins el mateix àmbit de planejament, un 7% en un altre àmbit del pla territorial i un 0,8% fora de Catalunya.

GRÀFIC 5.20. Abast territorial dels desplaçaments. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

La tendència a l'obertura de la mobilitat tendeix, a més, a incrementar-se. Si l'autocontenció municipal era del 56,8% el 2012, hauria baixat fins al 53,2% el 2017. Aquesta tendència s'expressa també a escala més àmplia, tant és així que fins i tot els grans àmbits territorials tendeixen a perdre autocontenció. D'aquesta manera, els desplaçaments quotidians que

es fan a un altre àmbit del planejament territorial diferent al de referència de l'individu s'han més que doblat en termes relatius, tot passant del 3% l'any 2012 al 7% el 2017.⁸

En part, la baixa autocontenció de la mobilitat juvenil s'explica pel pes important que per a les persones joves tenen els desplaçaments per motius d'estudis i motius laborals (tal com s'ha vist al gràfic 5.1), els quals tendeixen a abastar un radi més ampli que els desplaçaments per motius personals (taula 5.8). És precisament en aquest tipus de desplaçaments, els derivats de motius laborals, que la taxa d'autocontenció és més baixa: només 4 de cada 10 desplaçaments (39,6%) es fan dins el municipi de residència. En canvi, en la mobilitat per motius personals la proporció s'inverteix i són 6 de cada 10 (59,4%) els desplaçaments que es fan dins el propi municipi. Diversos estudis demostren que en períodes amb dificultats d'accés al mercat laboral les distàncies recorregudes per motius laborals augmenten per ocupar llocs de treball localitzats lluny del lloc de residència, allà on hi ha oportunitats (Marquet i Miralles-Guasch, 2017).

TAULA 5.8. Abast territorial dels desplaçaments segons motivació del desplaçament. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Motivació	Abast territorial		Total
	Al mateix municipi de residència	Fora del municipi de residència	
Per feina	39,6	60,4	100
Per estudis	45,7	54,3	100
Personal	59,4	40,6	100
Tornada a casa	56,6	43,4	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

5.6.2. Els municipis grans retenen i atrauen més desplaçaments, els àmbits territorials són cada vegada més oberts

Resultaria molt interessant conèixer la direcció dels fluxos intermunicipals, tant per la informació que aquests ens donarien sobre l'ús de l'espai per part de la població jove com

8 En els percentatges de desplaçaments fora de l'àmbit territorial de residència pot haver-hi un biaix procedent de la mostra. Pot ser que per a alguns àmbits territorials sigui massa elevat perquè una quantitat considerable dels municipis de la mostra són limítrofs entre àmbits. Això passa per exemple per al Vendrell, municipi del Penedès però limítrof amb el Camp de Tarragona; per a Sant Esteve Sesrovires, del Penedès; Castellbell i el Vilar de les Comarques Centrals, o Lloret de Mar, de les Comarques Gironines, tots ells limítrofs amb l'àmbit Metropolità, i per a un conjunt de municipis de les Terres de l'Ebre molt propers al Camp de Tarragona.

Considerant el total de desplaçaments amb els seus orígens i destins independentment del municipi de referència de la persona que els realitza, del total de desplaçaments que es fan, 6 de cada 10 (60,6%) són intramunicipals, i 4 de cada 10 (39,4%) són intermunicipals. Els primers són els que es completen dins un mateix municipi (que no vol dir que sigui el de residència de la persona), i els segons són els que impliquen una mobilitat entre dos municipis diferents. Pot ser que un desplaçament intramunicipal sigui extern al lloc de residència de l'individu, i per tant en l'anàlisi d'autocontenció és comptabilitzat com a mobilitat externa. Un exemple: una persona que viu a Badalona, es desplaça a Barcelona per estudiar, i abans de tornar a casa fa un desplaçament per motius d'oci dins de Barcelona, estaria fent un desplaçament intramunicipal, però extern al municipi de l'individu.

per al coneixement de l'estructura territorial de Catalunya. Tanmateix, com ja s'ha explicat, la representativitat de l'enquesta no permet una anàlisi d'aquest nivell de detall. De tota manera, es poden fer dos exercicis: el primer relatiu als àmbits territorials i el segon amb relació a les grandàries municipals.

La primera aproximació ens permet observar que el procés d'integració afecta cada vegada més tots els àmbits del planejament territorial (taula 5.9). Mostra d'això és que tots els àmbits presenten una autocontenció municipal per sota del 56%, i se situen entre el 42,9% de les Comarques Centrals i el 55,3% de l'àmbit Metropolità. Es dona la paradoxa que els nivells d'autocontenció més alts són, per una banda, a la regió metropolitana de Barcelona –degut a la presència de grans ciutats amb major capacitat de retenir la mobilitat– i per l'altra, a les Terres de Lleida i l'Alt Pirineu i Aran, a causa d'una menor integració del territori.

La tendència a la metropolitanització i a la urbanització regional es confirma també en el fet que són precisament els àmbits territorials que es troben en els confins dels àmbits metropolitans –com el Penedès i les Comarques Centrals– els que tenen menys capacitat d'autocontenció. Val a dir, així mateix, que en aquests dos àmbits els percentatges d'autocontenció municipal baixen fins a aproximar-se al 40%, tot accentuant-se la tendència que s'observa en l'enquesta de joventut precedent. Dient-ho pla: al Penedès, per exemple, la població jove fa gairebé 6 de cada 10 desplaçaments fora del propi municipi, i en 2 de cada 10 casos el desplaçament es fa fora del propi àmbit del Penedès. No deixa de ser paradoxal, des d'aquest punt de vista, que la constitució administrativa d'aquest àmbit hagi tingut com un dels arguments principals la voluntat de separar-se del conjunt metropolità.

TAULA 5.9. Abast territorial dels desplaçaments juvenils segons àmbit de residència. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Àmbit	Abast territorial				Total
	Dins el municipi	Un altre municipi de l'àmbit	Un altre àmbit	Fora de Catalunya	
Metropolità	55,3	40,3	3,7	0,7	100
Comarques Gironines	49,0	38,2	12,1	0,6	100
Camp de Tarragona	54,5	37,8	7,1	0,7	100
Terres de l'Ebre	50,3	32,5	14,1	3,1	100
Ponent i Alt Pirineu i Aran	52,3	34,9	9,4	3,4	100
Comarques Centrals	42,9	39,8	17,3	0,1	100
Penedès	43,6	32,8	23,0	0,6	100
Total	53,2	39,0	7,0	0,8	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Pel que fa als desplaçaments fora de Catalunya, prenen certa rellevància, amb percentatges per sobre el 3%, a les Terres de l'Ebre i a Ponent i Alt Pirineu i Aran, limítrofs amb territoris de fora del Principat de Catalunya (el País Valencià, Aragó, França i Andorra).

Complementa aquesta anàlisi la matriu de fluxos entre els àmbits territorials del planejament. Com podem veure en la taula 5.10,⁹ dels desplaçaments que s'originen dins l'àmbit Metropolità, el 96,4% tenen el seu destí en el mateix àmbit. En l'altre extrem, el Penedès i les Comarques Centrals són els que envien un percentatge més alt de desplaçaments fora del seu àmbit (més del 20%), dirigits de forma molt important cap a l'àmbit Metropolità (13,1% i 9,1% respectivament), però també hi ha fluxos destacables de les Comarques Centrals cap a les Gironines i del Penedès cap al Camp de Tarragona. Finalment, es produeix un altre flux important dirigit de les Terres de l'Ebre cap al Camp de Tarragona: un 4% dels desplaçaments del primer àmbit es dirigeixen cap al segon.

TAULA 5.10. Àmbit territorial de destí del desplaçament segons àmbit territorial d'origen. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Àmbit territorial d'origen	Àmbit territorial de destí							Total
	Metropolità	Comarques Gironines	Camp de Tarragona	Terres de l'Ebre	Ponent i Alt Pirineu i Aran	Comarques Centrals	Penedès	
Metropolità	96,4	0,9	0,3	0,1	0,5	0,8	1,0	100
Comarques Gironines	6,4	92,2	0,0	0,0	0,0	1,2	0,2	100
Camp de Tarragona	2,0	0,0	93,9	1,3	0,7	0,1	2,0	100
Terres de l'Ebre	2,0	0,1	4,0	91,8	0,3	0,3	1,4	100
Ponent i Alt Pirineu i Aran	5,7	0,0	1,2	0,2	91,1	1,3	0,4	100
Comarques Centrals	9,1	2,3	0,2	0,0	1,3	86,5	0,6	100
Penedès	13,1	0,3	2,5	0,4	0,5	0,7	82,5	100

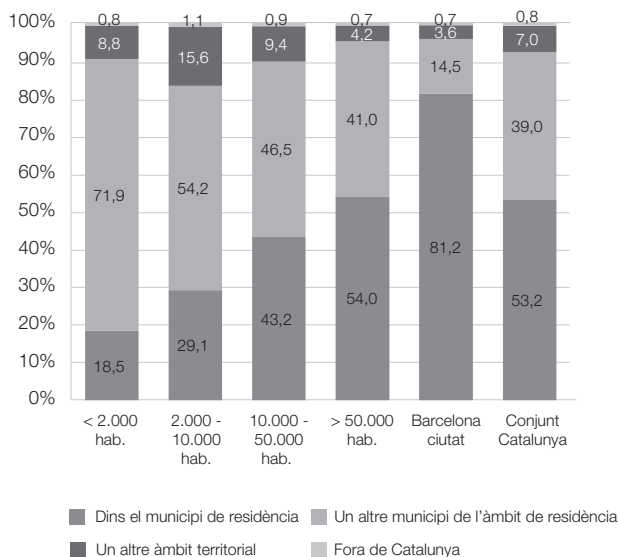
Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Un altre element clau en l'anàlisi de l'autocontenció municipal és la grandària del municipi (gràfic 5.21). Els municipis petits tendeixen a autocontenir menys desplaçaments. En canvi, la proporció augmenta amb la grandària dels municipis a causa de les oportunitats i serveis que les persones troben en la mateixa localitat. En el cas de la població jove enquestada el 2017 es compleix clarament aquesta relació. Així, els i les joves de municipis de fins a 2.000 habitants fan menys de 2 de cada 10 dels seus desplaçaments quotidians dins el

9 Aquesta matriu s'ha de llegir en línies horitzontals. Així se sap, del total de desplaçaments que surten de cada àmbit, com es distribueixen segons l'àmbit de destí. Aquesta mesura és independent del municipi de referència de les persones que fan el desplaçament, i per tant és diferent de l'autocontenció municipal i de l'àmbit analitzada anteriorment.

municipi de referència. A l'altre extrem, Barcelona autoconté més de 8 de cada 10 dels desplaçaments dels joves que hi resideixen.

GRÀFIC 5.21. Abast territorial dels desplaçaments segons grandària municipal. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Es poden analitzar, també, els fluxos que es produeixen entre municipis segons la seva grandària en habitants. En la taula 5.11, llegida de forma horitzontal, es pot veure com es distribueixen els fluxos entre municipis segons la seva grandària poblacional. En línies generals, podem dir que els fluxos de desplaçament es dirigeixen de manera dominant dels municipis petits cap als grans. D'aquesta manera, els fluxos agregats cap als municipis amb més població són en tots els casos superiors a aquells que s'adrecen a municipis més xics. Així mateix, observem que com més grans són les localitats, més capacitat tenen d'autocontenir els desplaçaments que generen.

TAULA 5.11. Grandària del municipi de destí del desplaçament segons grandària del municipi d'origen. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Municipi d'origen	Municipi de destí					Total
	Menys de 2.000 hab.	De 2.000 a 10.000 hab.	De 10.000 a 50.000 hab.	Més de 50.000 hab.	Barcelona ciutat	
Menys de 2.000 hab.	37,8	18,5	26,0	13,1	4,6	100
De 2.000 a 10.000 hab.	4,7	54,7	19,3	17,6	3,7	100
De 10.000 a 50.000 hab.	3,0	7,8	64,6	17,7	6,9	100
Més de 50.000 hab.	1,1	4,5	10,5	71,5	12,3	100
Barcelona ciutat	0,5	1,4	5,9	16,5	75,8	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Finalment, la ubicació del propi habitatge en cada localitat també té influència en el radi de mobilitat de la població jove (taula 5.12). Les persones joves que viuen en llars situades al centre del municipi o en barris del seu entorn fan més de la meitat dels desplaçaments diaris dins el municipi. En canvi, la mobilitat de les persones joves que viuen en urbanitzacions i cases aïllades només en un terç dels casos té com a origen i destinació el propi municipi.

TAULA 5.12. Abast territorial dels desplaçaments segons ubicació de la llar. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Ubicació de la llar	Abast territorial				Total
	Dins el municipi de residència	Un altre municipi de l'àmbit de residència	Un altre àmbit territorial	Fora de Catalunya	
Centre del municipi	53,8	39,0	6,4	0,9	100
Barri no cèntric	56,7	36,3	6,4	0,6	100
Urbanització	36,2	52,2	11,1	0,5	100
Casa aïllada	35,0	51,2	7,3	6,4	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

5.6.3. Els homes i els ocupats fan un ús més extensiu del territori

Si bé l'estructura territorial i les característiques del lloc de residència són clau en l'abast de la mobilitat quotidiana juvenil, cal no passar per alt que el gènere, l'edat i l'activitat principal també influeixen en la manera com la població utilitza el territori. Els estudis de mobilitat acostumen a revelar diferències significatives en les distàncies dels desplaçaments

quotidians segons el gènere, de tal manera que les dones presenten una mobilitat més autocontinguda que els homes. Pel que fa a l'edat i l'activitat principal, la població acostuma a ampliar el radi de mobilitat a mesura que s'incorpora al mercat laboral.

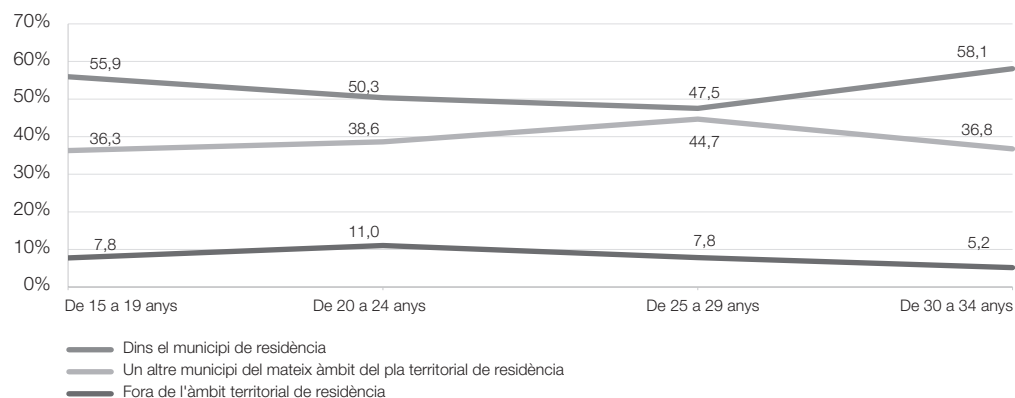
Entre la població jove de Catalunya, l'any 2017 es manté una certa diferència en l'autocontingència per raó de gènere de prop del 4% (taula 5.13). Quant als grups d'edat (gràfic 5.22), es produeix una ampliació progressiva de l'abast territorial dels desplaçaments entre els 15 i els 29 anys i un posterior augment relatiu dels desplaçaments dins el propi municipi en la franja de 30 a 34 anys relacionada amb el cicle vital. Els primers grups d'edat segueixen la lògica d'expansió territorial de la mobilitat amb la incorporació a estudis superiors i posteriorment al mercat laboral. És el grup d'entre 25 i 29 anys el que presenta una autocontingència municipal més baixa, situant-se per sota del 50%. En canvi, entre els 30 i 34 anys la mobilitat dins el municipi de residència guanya pes relatiu, fet que va lligat a l'augment dels desplaçaments per motius personals (tal com es podia observar al gràfic 5.2), els quals, com s'ha vist, són de més proximitat. Alhora, pot ser que es prioritzin feines més properes al lloc de residència. Així, les hipòtesis relatives a l'autocontingència segons el gènere i l'edat es compleixen entre la població jove de Catalunya, tot i que amb aquests matisos rellevants.

TAULA 5.13. Abast territorial dels desplaçaments segons sexe. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge

Sexe	Abast territorial				Total
	Dins el municipi	Un altre municipi de l'àmbit territorial	Un altre àmbit territorial	Fora de Catalunya	
Homes	51,1	41,0	7,1	0,8	100
Dones	55,0	37,3	6,8	0,9	100
Total	53,2	39,0	7,0	0,8	100

Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

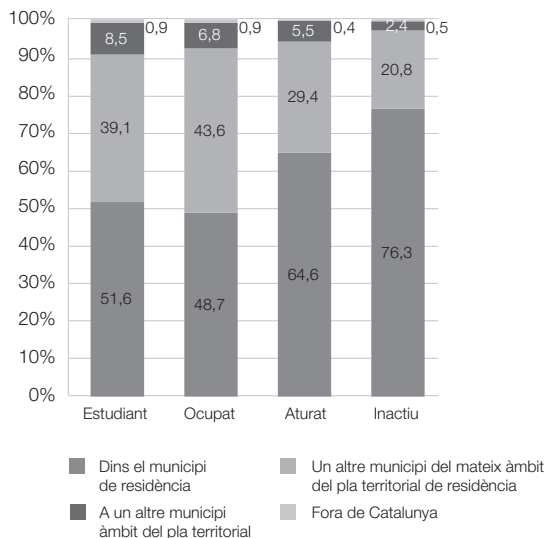
GRÀFIC 5.22. Abast territorial dels desplaçaments segons grups d'edat. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Finalment, tenint en compte l'activitat principal de les persones joves (gràfic 5.23), les persones ocupades són les que mostren menys autocontenció municipal, de tal manera que la meitat dels seus desplaçaments (51,3%) es fan fora del municipi de residència. Per darrere, els i les estudiants realitzen gairebé la meitat dels desplaçaments quotidians fora del municipi de residència (49,4%), i entre aquests prenen especial importància els desplaçaments fora del seu àmbit territorial (8,5%), segurament per anar a la universitat. D'altra banda, les persones aturades i inactives mostren el percentatge més elevat de desplaçaments dins el municipi de residència, amb percentatges del 64,6% i el 76,3% d'autocontenció respectivament.

GRÀFIC 5.23. Abast territorial dels desplaçaments segons activitat principal. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Enquesta a la joventut de Catalunya 2017 (Direcció General de Joventut)

Amb tot plegat, s'ha vist que la dada fonamental és aquí la caiguda de l'autocontenció municipal, és a dir, de la capacitat de cada localitat de retenir al seu interior la mobilitat que genera. Poc més de la meitat dels desplaçaments que fa la població jove tenen l'origen i la destinació dins el propi municipi de residència. La dada és una mostra inequívoca de la creixent integració del territori català i es reflecteix en les diverses escales. Així, no és només que bona part dels municipis tinguin una baixa autocontenció, sinó també que els grans àmbits territorials mantenen entre si importants fluxos de mobilitat quotidiana juvenil, que arriben, en alguns casos –Penedès, Comarques Centrals–, a representar prop d'una cinquena part dels desplaçaments. També es constata que l'autocontenció tendeix a ser més alta com més gran (i complex) és el municipi i que els fluxos dominants de cada municipi tendeixen a adreçar-se cap a localitats de major volum de població. Pel que fa a l'edat, la població jove tendeix a anar ampliant el radi dels seus desplaçaments a mesura que es fa gran amb la incorporació al mercat laboral, tot i que per al grup d'edat de 30 a 34 anys el percentatge de desplaçaments que es fan dins el municipi augmenta de manera important degut a l'ascens de la mobilitat personal en aquestes edats. D'altra banda, s'observen diferències segons el gènere, la condició econòmica i l'activitat principal de les persones: els homes, els ocupats i els més benestants són els que fan un ús més extensiu del territori.

5.7. Conclusions

En aquest capítol s'ha analitzat la mobilitat quotidiana de la població jove d'acord amb les dades de l'Enquesta a la joventut de Catalunya de 2017. En primer lloc s'ha mostrat que la

mobilitat quotidiana té una destacada importància en els hàbits i condicions de vida de la població jove. Tal com es deia en començar, la relació dels joves amb la mobilitat és clarament biunívoca. Per una part, les dinàmiques territorials dominants condicionen la manera com els joves es mouen per tal de satisfer les seves necessitats bàsiques. Així, la mobilitat de la població jove reflecteix les transformacions del territori català, amb les oportunitats que comporta la seva creixent integració, la més alta accessibilitat als serveis i l'eixamplament dels mercats laborals. Mostra també les limitacions i contradiccions d'aquestes transformacions pel que fa a la sostenibilitat, l'equitat de gènere i la justícia social. Aquest fet queda reflectit en la distribució dels costos temporals dels desplaçaments, els mitjans de transport utilitzats i l'abast territorial de la mobilitat. Ara bé, al mateix temps la mobilitat de la població jove contribueix també a impulsar i consolidar les dinàmiques territorials en curs i, per tant, a articular l'espai català. Així doncs, la mobilitat de la població jove pot ser vista alhora com una conseqüència i una causa de les dinàmiques territorials a Catalunya.

L'anàlisi de la mobilitat s'ha abordat a partir de tres tipus de variables: les que descriuen els fluxos de la mobilitat quotidiana (motius, mitjans de transport, costos temporals i abast territorial dels desplaçaments), les que fan referència a les característiques de les persones joves (gènere, edat, condició socioeconòmica i activitat principal) i les relatives als territoris on té lloc la seva mobilitat (àmbits territorials i grandària del municipi principalment, però també ubicació de la llar i segregació urbana). Correspon ara, per tal de cloure aquest capítol, efectuar una lectura conjunta dels resultats obtinguts.

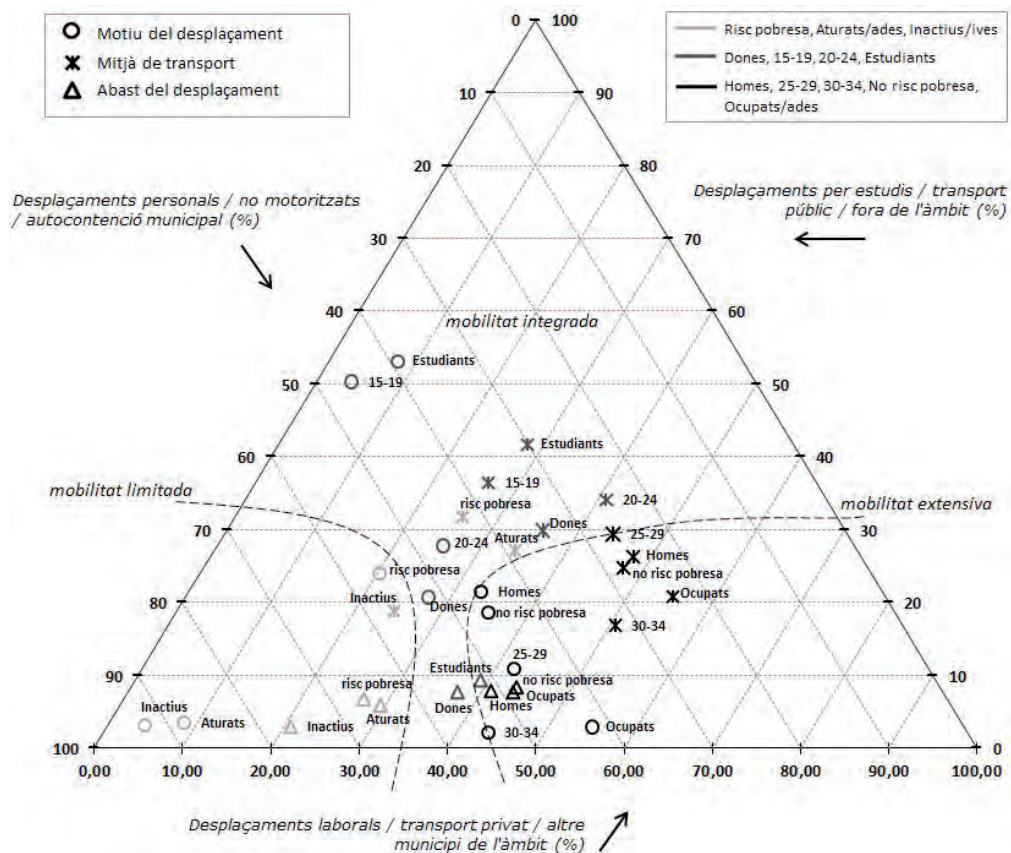
Amb aquest objectiu, s'han dut a terme diverses anàlisis de correlació entre les diferents variables de mobilitat, que poden veure's en les figures A5.1 a A5.5 de l'annex. Els resultats confirmen l'existència de correlacions elevades entre algunes de les variables analitzades, en els termes ja enunciats en les seccions precedents. Així, s'observen correlacions significatives entre les variables següents:

- a) La mobilitat laboral i l'ús del transport privat ($R^2 = 0,798$)
- b) La mobilitat per estudis i l'ús del transport públic ($R^2 = 0,753$)
- c) La mobilitat personal i els desplaçaments no motoritzats ($R^2 = 0,542$)

També s'ha ratificat que, a major mobilitat ocupacional, menor autocontenció municipal ($R^2 = 0,580$). Així mateix, com és lògic, com més baixa és la tendència de la mobilitat a sortir del propi municipi, més elevada és la proporció de desplaçaments que es completen a peu o en bicicleta ($R^2 = 0,820$).

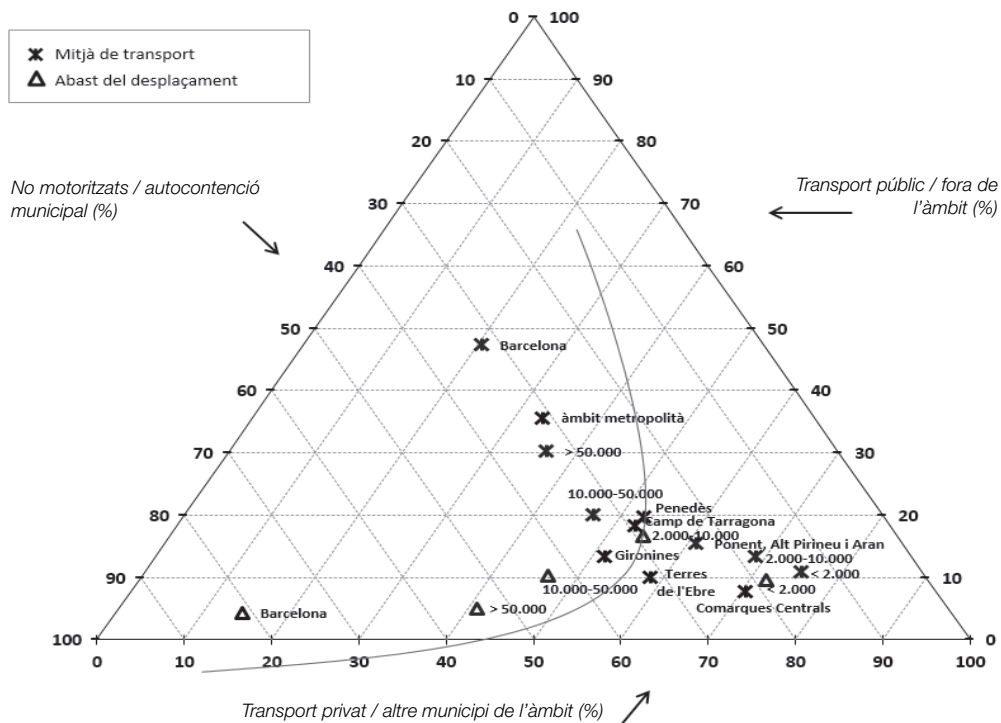
D'altra banda, per tal de facilitar la lectura conjunta de les dades s'han construït gràfics ternaris específics per a les variables de mobilitat referides als motius dels desplaçaments (gràfic A5.6), els mitjans de transport utilitzats (figures A5.7 i A5.8) i l'abast territorial de la mobilitat quotidiana (gràfics A5.9 i A5.10). A partir de les correlacions observades i els gràfics ternaris específics per a cada variable, s'han construït els dos gràfics de síntesi que figuren a continuació (gràfics 5.24 i 5.25). Aquests gràfics integren la informació recollida en els gràfics específics i tracten d'oferir, a manera de conclusió, una síntesi dels patrons de mobilitat de la població jove.

GRÀFIC 5.24. Relació entre variables de mobilitat i característiques descriptives de l'individu. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'EJC 2017

GRÀFIC 5.25. Relació entre variables de mobilitat, grandària del municipi i àmbit territorial de residència. Joves de 15 a 34 anys. Catalunya, 2017. Percentatge



Font: Ídem

Abans d'explicar els resultats d'aquesta anàlisi i les tipologies de mobilitat que se'n deriven, sembla convenient proveir algunes claus i exemples per tal de facilitar la interpretació dels gràfics. Com és sabut, els gràfics ternaris són útils per tal de representar la relació entre el comportament d'un grup de població i un conjunt de tres paràmetres. El comportament del grup es reflecteix en termes percentuals en relació amb els valors de cada un dels paràmetres expressats als tres costats del triangle.¹⁰ Al gràfic 5.24 es representen amb cercles els comportaments dels diversos grups de la població jove segons les motivacions dels seus desplaçaments (que, com es deu recordar, poden ser personals, laborals o per estudis). Així, per exemple, en el cas de la població jove que estudia, la posició del seu cercle ens indica que en aquest grup, de mitjana, la mobilitat personal s'apropa al 40% (eix vertical esquerra), la mobilitat laboral no arriba al 10% (eix horitzontal) i la mobilitat per estudis explica més del 50% dels desplaçaments (eix vertical dret). Òbviament, la suma de les motivacions és 100. Si prenem, en canvi, el cercle dels ocupats, veiem que

¹⁰ És important fer notar que per a la confecció dels gràfics ternaris cada una de les variables de mobilitat s'ha simplificat en tres categories, i és per aquest motiu que els percentatges són lleugerament diferents dels presentats al cos de l'informe, on es recullen totes les categories amb els percentatges corresponents. Els gràfics ternaris, doncs, ajuden a una representació i interpretació visual dels resultats, però les dades completes són les que es troben als diversos apartats del capítol.

se situa a l'extrem oposat del gràfic, amb poc més d'un 40% de mobilitat personal, al voltant d'un 55% de mobilitat laboral i menys d'un 5% de mobilitat per estudis. En un altre ordre de coses, es representen amb asteriscs els diversos grups de població segons els mitjans de transport que utilitzen. Així, per exemple, la posició en el gràfic de l'asterisc referit a la població inactiva ens indica que més d'un 55% dels seus desplaçaments són no motoritzats, al voltant d'un 25% es realitzen amb vehicle privat i gairebé un 20%, amb transport públic. Finalment, els triangles situen cada grup segons l'abast territorial dels seus desplaçaments quotidians. Els triangles dels homes, la població jove i la població jove que no es troba en risc de pobresa se situen cap a la dreta del gràfic (més mobilitat fora del municipi, eix horitzontal), i en canvi les dones, les persones aturades i les inactives, així com les persones en risc de pobresa, se situen cap a l'àrea esquerra, amb una major proporció de desplaçaments autocontinguts (eix vertical esquerra) i menys fora del municipi (eix horitzontal).

Al gràfic 5.25 es representa, amb la mateixa lògica, el comportament dels diversos grups de joves pel que fa als mitjans de transport utilitzats (asteriscs) i l'abast territorial dels seus desplaçaments (triangles) segons el lloc de residència. No s'hi dibuixen, en canvi, els cercles dels motius perquè, tal com s'ha explicat, no tenen variacions significatives segons el lloc de residència.

Tal com hem vist, les diferents variables de mobilitat situades en cada eix estan correlacionades entre si (a més desplaçaments per motius personals, més desplaçaments no motoritzats i més autocontinguts; a més mobilitat laboral, més ús del vehicle privat i més desplaçaments fora del municipi, etc.), de tal manera que els valors corresponents a cada grup de població jove tendeixen a quedar agrupats en una zona concreta del gràfic, en funció del comportament del grup respecte a les diverses variables. Per exemple, els homes i la població ocupada es concentren a la part inferior dreta del gràfic 5.24 tant pel que fa als motius com als mitjans de transport i a l'abast territorial dels seus desplaçaments. En canvi, els estudiants i la població més jove tendeixen a situar-se a la part central i superior del mateix gràfic.

Pel que fa als paràmetres estrictament territorials (àmbit geogràfic i grandària de les poblacions), el gràfic 5.25 mostra com els valors corresponents als pobles i les viles més petites se situen a la part inferior dreta del gràfic tant pel que fa als mitjans de transport com a l'abast dels desplaçaments: això vol dir que tenen, de mitjana, menys autocontenció, adrecen una part significativa de la seva mobilitat a altres municipis de l'àmbit o fora de l'àmbit i es desplacen de manera majoritària en transport privat. En canvi, els municipis més grans se situen al centre i la part superior del gràfic, com correspon a aquells que tenen una major autocontenció i tendeixen a desplaçar-se en major proporció en transport públic, a peu o en bicicleta.

La lectura conjunta de totes les variables permet agrupar els diversos grups de la població jove i els diversos àmbits territorials segons el predomini de tres tipus de mobilitat: la mobilitat limitada, la mobilitat integrada i la mobilitat extensiva. A continuació es veurà quins són els trets de cada un d'aquests tipus i quins són els grups de població i els àmbits territorials en els quals predominen.

- **Mobilitat limitada.** Aquest tipus de mobilitat està definida per una alta autocontenció municipal (entre un 60% i 80%), el predomini dels desplaçaments de motivació personal i els que es fan sobretot a peu o en bicicleta. Com es pot veure, es tracta de la mobilitat que predomina entre els col·lectius que s'agrupen en la part inferior esquerra del triangle del gràfic 5.24: les persones joves inactives, aturades i en risc de pobresa, que fan menys desplaçaments per motius ocupacionals i d'estudis. En la seva mobilitat predomina, doncs, la mobilitat personal, que es caracteritza perquè és, en termes generals, de proximitat i no motoritzada. Cal parar atenció al fet que aquesta mobilitat és pròpia, també, de les persones joves en risc de pobresa, sobretot pels mitjans de transport que utilitzen i l'abast dels seus desplaçaments. Aquest tipus de mobilitat reflecteix, de fet, limitacions i desigualtats en l'ús del territori que poden comportar una reducció de les oportunitats, tant pel que fa a l'accés als serveis com al mercat laboral. Així, fins a cert punt, aquesta mobilitat podria ser considerada precària i comporta limitacions per a aquells que s'hi veuen subjectats.

- **Mobilitat integrada.** En aquesta tipologia hi trobem una varietat més gran de situacions i perfils, i implica, de fet, una major llibertat en l'ús del territori i uns trets relativament sostenibles pel que fa als mitjans de transport utilitzats. Es tracta de la mobilitat que aplega els grups situats en l'àrea central i superior del gràfic 5.24. Entre aquests destaquen, en primer lloc, els estudiants i la població més jove (15-19 anys), col·lectius que es caracteritzen per un ús important del transport públic, un nombre baix de desplaçaments de tipus personal i un predomini de la motivació "per estudis". A aquests cal afegir-los les dones joves, que, en termes generals, incrementen l'abast territorial dels seus desplaçaments respecte a la població estudiant i més jove i n'incorporen de tipus personal i laboral. Ara bé, en fer-ho mantenen un ús relativament elevat del transport públic i els desplaçaments a peu amb relació a la població masculina. Aquests grups de joves es caracteritzen, doncs, per una mobilitat quotidiana relativament àmplia però amb una propensió limitada a l'ús del vehicle privat. Així doncs, aquesta forma de mobilitat podria ser considerada integrada, tant pel que fa al seu abast espacial com per l'equilibri relatiu entre els diversos mitjans de transport utilitzats.

- **Mobilitat extensiva.** Aquest tipus de mobilitat es caracteritza per un percentatge elevat de desplaçaments per motius laborals i un ús molt predominant del vehicle privat, així com per una proporció propera o inferior al 50% de desplaçaments realitzats completament dins del propi terme municipal. Els grups que de manera majoritària practiquen aquest tipus de mobilitat es troben, com es pot veure al gràfic 5.24, a la part inferior dreta del gràfic. Com es pot constatar, es tracta de la mobilitat característica dels homes, les persones joves ocupades, els grups d'edat entre 24 i 34 anys i les persones joves que no es troben en risc de pobresa. Aquestes persones, per tant, fan un ús més extensiu del territori. Cal matisar que entre els 30 i 34 anys la mobilitat personal augmenta, així com la proporció de desplaçaments que es completen dins del municipi de residència, en bona mesura, tal com s'ha explicat, per raó de les variacions en la mobilitat de les dones d'aquestes edats a mesura que van assumint més tasques familiars i de cura. Pel seu abast territorial predominantment supramunicipal i l'ús majoritari de mitjans de transport privat, aquest tipus de mobilitat, que a mitjà i llarg termini resulta escassament sostenible, pot anomenar-se mobilitat extensiva.

Aquests tres tipus de mobilitat tenen una presència diversa sobre el territori, tal com es pot apreciar al gràfic 5.25. Aquesta diversitat no deriva només de la distribució dels grups socials sobre el territori sinó també (i sovint en primer lloc) de les característiques del poblament i la xarxa urbana, les quals permeten o indueixen diversos tipus de mobilitat quotidiana. Així, la mobilitat de proximitat i integrada és més estesa en els municipis més grans –particularment a la ciutat de Barcelona– i en els àmbits territorials on el procés d'urbanització ha tingut una intensitat major: la metròpoli barcelonina, les comarques gironines, el Camp de Tarragona, el Penedès. En canvi, en els municipis més xics i els territoris més allunyats de les grans ciutats –com les Terres de l'Ebre i de Lleida– hi té més pes la mobilitat extensiva, amb un percentatge més elevat de desplaçaments a més distància i realitzats amb transport privat.

El planejament territorial vigent a Catalunya ha establert com a criteri la voluntat de fer possible la mobilitat com un dret de la població i no pas com una obligació. Les dades de l'Enquesta de joventut de Catalunya aquí analitzades aporten indicis respecte a les possibilitats i les limitacions d'avançar cap a aquest objectiu desitjable. Segurament, allò que resultaria més convenient en termes ambientals i socials no seria tant potenciar l'ús extensiu del territori per la població jove (i la població en general) sinó, més aviat, aconseguir un major pes de la mobilitat integrada: aquella que combina una relativa llibertat de moviment amb uns desplaçaments de radi limitat i un ús elevat del transport públic i els mitjans no motoritzats. Això implicaria oferir a les persones que en bona mesura es veuen forçades a mantenir una mobilitat limitada a ampliar, si així ho desitgen, el radi, la complexitat i els mitjans dels seus desplaçaments. Implicaria també que aquells que de manera voluntària o forçada practiquen una mobilitat extensiva poguessin reduir l'abast dels seus desplaçaments i, sobretot, l'ús del vehicle privat.

Per impulsar l'avenç cap a una mobilitat més integrada caldran certament polítiques territorials relatives a l'habitatge, els usos del sòl, l'articulació del sistema urbà, les infraestructures i els serveis de transport. Però, tal com es desprèn clarament de les anàlisis exposades, caldran també polítiques de millora del mercat laboral, de redistribució de renda i d'equitat de gènere. Politiques que hauran de tenir particularment en compte, tant en la seva definició com en els seus objectius, la població jove.

Bibliografia

ALBERICH, J. (2007). *La vinculació territorial de la població a Catalunya. Una aproximació a partir del cens de 2001*, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona (tesi doctoral).

BLANCO, I.; NEL-LO, O. (eds.) (2018). *Barrios y crisis. Crisis económica, segregación urbana e innovación social en Catalunya*. València: Tirant lo Blanch (en premsa).

CEBOLLADA, A. (2006). "Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y la movilidad cotidiana", a *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 48, pp. 105-121.

CLUSA, J. (1995). “La mobilitat obligada i els àmbits funcionals a la Regió Metropolitana de Barcelona”, a *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 24, pp. 51-67.

GENERALITAT DE CATALUNYA (2006). *Enquesta de mobilitat quotidiana*, Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, Generalitat de Catalunya. També en línia: <<http://www.atm.cat/web/ca/EMQ.php>> [Consultada el juny de 2018].

GENERALITAT DE CATALUNYA et al. (2016). *Enquesta de mobilitat en dia feiner. La mobilitat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona* [en línia]. <http://doc.atm.cat/ca/_dir_emef/emef2016.pdf> [Consultada el juny de 2018].

LÓPEZ, J. (2003). “La mobilitat de persones a la regió metropolitana de Barcelona”, a *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 38, pp. 10-27.

MARQUET, O.; MIRELLES-GUASCH, C. (2017). “Efectos de la crisis económica en la movilidad cotidiana de la Región Metropolitana de Barcelona”, a *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 75, pp. 9-28.

MENDIZÁBAL, E. (1996). *L'ús temporal del territori: l'exemple dels habitants de la regió metropolitana de Barcelona*, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona (tesi doctoral).

MIRALLES-GUASCH, C. (2006). *Usos del temps i mobilitat*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona. També en línia: <<http://ajuntament.barcelona.cat/tempsicures/sites/default/files/3%20Usos%20del%20temps%20i%20mobilitat.pdf>> [Consultada el juny de 2018].

MIRALLES-GUASCH, C. (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats*, Barcelona, Institut Català de les Dones, col·lecció “Quaderns de l'Institut”, núm. 14. També en línia: <http://dones.gencat.cat/web/.content/03_ambits/docs/publicacions_quaderns14.pdf> [Consultada el juny de 2018].

MIRALLES, C; MARTÍNEZ, M.; MARQUET, O. (2016). “A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability”, a *Gender, Place & Culture*, núm. 23, pp. 398-417.

NEL·LO, O. (1995). “Dinàmiques territorials i mobilitat urbana a la regió metropolitana de Barcelona”, a *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 24, pp. 9-37.

NEL·LO, O.; SUBIRATS, M. (1998). “Ús de l'espai, ús del temps”, a IEMB (ed.). *La transformació de la societat metropolitana. Una lectura de l'Enquesta sobre condicions de vida i hàbits de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-1995)*, Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana (MMAMB), pp. 17-47.

NEL·LO, O; LÓPEZ, J.; PIQUÉ, J. M. (2002). “Las redes emergentes de articulación del territorio en la región de Barcelona: Un análisis de la movilidad obligada, 1986-1996”, a J. Subirats (coord.). *Redes, territorios y gobierno*, Barcelona, Diputació de Barcelona.

NEL·LO, O. (2010). "Les dinàmiques territorials a la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-2006). Hipòtesis interpretatives", a *Papers*, núm. 51, pp. 16-27. També en línia: <<http://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/205315/273853>> [Consultada el juny de 2018].

NEL·LO, O.; DONAT, C. (2014). "Los efectos territoriales de la crisis en la región metropolitana de Barcelona", a J. M. Albertos i J. L. Sánchez (ed.). *Geografía de la crisis económica en España*, València, Universitat de València, pp. 565-608.

NEL·LO, O.; LÓPEZ, J. (2016). "El procés d'urbanització", a S. Giner i O. Homs (dirs.). *Raó de Catalunya. La societat catalana al segle XXI*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans i Enciclopèdia Catalana, pp. 119-148.

PÉREZ, M. (2017). "Convivència entre les enquestes i els nous mètodes d'investigació de les pautes de mobilitat. Perspectiva històrica i oportunitats futures", a *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 59, pp. 142-151.

PÉREZ, N.; SOLÉ, G. (2017). "El canvi modal en l'accés a la feina. Un eix clau per a la reducció dels impactes de la mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona", a *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 59, pp. 95-112.

PORCEL, S. (2013). "Desigualtats territorials i mobilitat quotidiana", a P. Serracant (coord.). *Enquesta a la joventut de Catalunya 2012. Volum 2*, Barcelona, Direcció General de Joventut, Generalitat de Catalunya, pp. 315-379.