

**Jornada tècnica**

L'Estany, 16 d'abril de 2026

El transport a demanda (TAD), una solució a la mobilitat al món rural

# La mobilitat a l'entorn rural i urbanitzacions de baixa densitat: anàlisi i oportunitats per a les polítiques públiques


Xavier Bach, Institut Metròpoli

# Índex

01. La mobilitat sostenible en el context de polítiques de reequilibri territorial

02. Fonts de dades i metodologia

03. Conclusions centrals de l'estudi

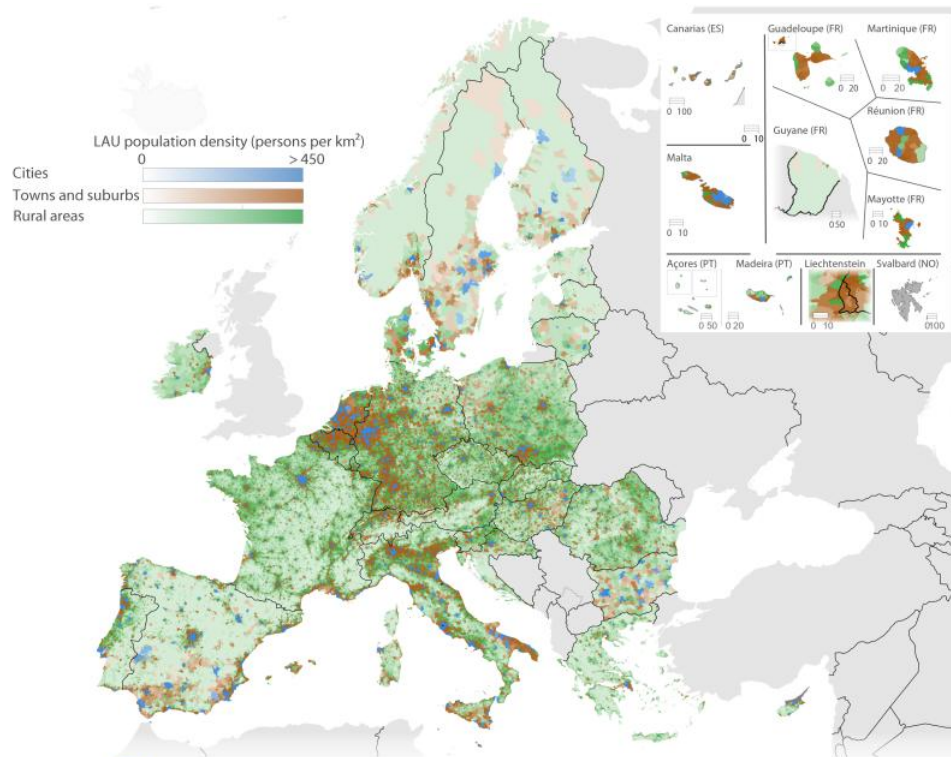
A rural landscape with a wind turbine, a bus stop, a van, a car, and a cyclist. The scene is overlaid with a semi-transparent orange filter. In the foreground, a person stands at a bus stop next to a white van. A car is driving on a road, and a cyclist is riding nearby. In the background, there are rolling hills, a small town, and a large wind turbine.

01

La mobilitat sostenible en el context de polítiques de reequilibri territorial

## Grau d'urbanització

Font: Eurostat



eurostat

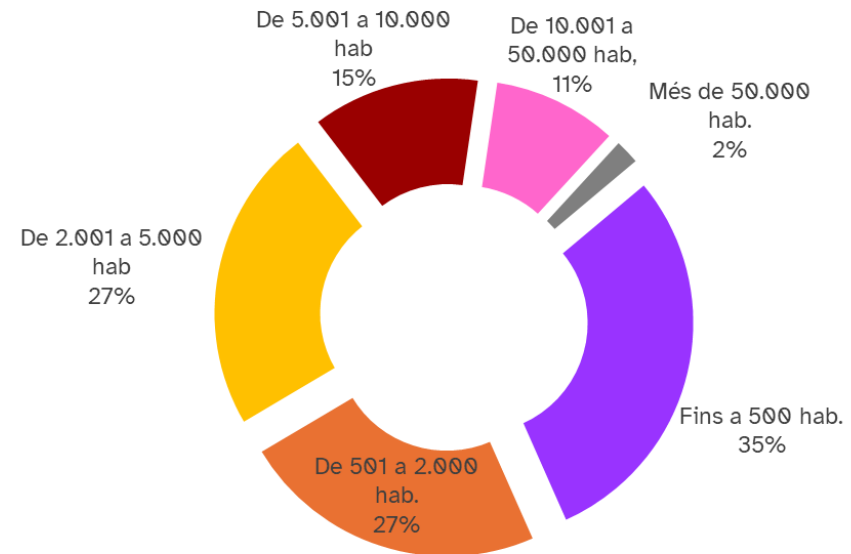
Source: Eurostat (based on Census Population Grid 2021 and Local Administrative Units 2021)

Administrative boundaries: © EuroGeographics © UN-FAO © Turkstat  
Cartography: Eurostat - IMAGE, 07/2024

- **83%** de la UE està coberta per àrees rurals
- **El 30% de la població europea** viu en una àrea rural

## Context territorial

Municipis segons nombre d'habitants a Catalunya. Font: Idescat



### Territori interconnectat:

- 22% població metropolitana (AMB) declara haver pernocat almenys un cap de setmana fora del municipi residència en el darrer mes (33% Barcelona) (EMEF 2023)
  - Oci: 42%
  - 2a residència o visita família/amistats: 53%

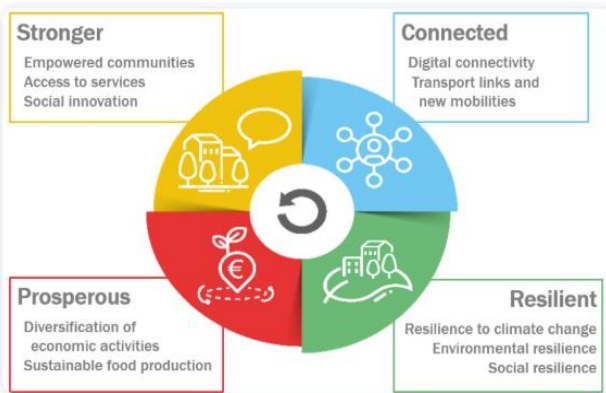
# Preocupacions de les persones residents a zones rurals i periurbanes

**Valoració dels serveis i equipaments del barri/entorn residencial. Resultats expressats en mitjanes (escala de 0 a 10). Regió metropolitana de Barcelona, 2022.** Font: Institut Metròpoli: Enquesta de cohesió urbana 2022.

	Barcelona	Ciutats grans resta AMB	Ciutats grans resta RMB	Àrees semidenses i rurals	TOTAL RMB
Serveis sanitaris d'atenció primària	7,3	7,0	6,9	7,0	7,1
Centres d'ensenyament	7,8	7,9	7,9	8,1	7,9
Biblioteques públiques	8,2	8,4	8,3	8,3	8,3
Mercat	7,9	7,7	7,8	7,5	7,8
Equipaments esportius	7,7	7,8	7,7	7,6	7,7
Parc urbà	7,3	7,6	7,4	7,5	7,4
Parcs infantils	7,0	7,5	7,1	7,1	7,2
Equipaments d'oci i lleure	7,6	7,5	7,4	7,4	7,5
Casals d'avis/centres cívics	7,8	7,9	7,8	7,6	7,8
Transport públic	7,3	7,0	6,3	4,7	6,6

# Estratègies i polítiques dutes a terme

## Estratègies de desenvolupament local i reequilibri territorial



**COM/2021/345 final**  
Una Visió a llarg termini per a les zones rurals de la UE: cap a unes zones rurals més fortes, connectades, resilientes i pròsperes abans del 2040

## Agenda Rural de Catalunya

#FuturCompartit #AgendaRuralCat



**Compromís Metropolità 2030**  
Una estratègia per a la ciutat dels 5 milions

GRUP DE TREBALL EN MOBILITAT RURAL

**50** propostes  
per a la millora  
de la mobilitat  
en entorns rurals

Llei 8/2025, de 30 de juliol,  
de l'Estatut de municipis  
rurals

## Estratègies de descarbonització de la mobilitat

- **Pacte verd europeu i Llei Europea del Clima: -55% 2030 i neutralitat climàtica 2050.**
- **Fons Social pel Clima de la UE.**
- **Recomanació (UE) 2025/1021 de la Comissió, de 22 de maig de 2025, sobre la pobresa de transport: garantir una mobilitat, accessible i justa.**
- Oportunitat de finançament per tal que les **zones rurals, remotes, muntanyoses o periurbanes**, tinguin alternatives reals públiques, accessibles i de baix impacte per tal de superar progressivament la dependència del vehicle privat.

A rural landscape with a winding road, a bus stop, a van, a cyclist, a car, a village, and wind turbines. The scene is bathed in a warm, golden light, suggesting a sunrise or sunset. In the foreground, a person stands at a bus stop next to a white van. A cyclist is riding on the road, and a car is driving away. In the background, a small village is visible on a hillside, and wind turbines are scattered across the landscape.

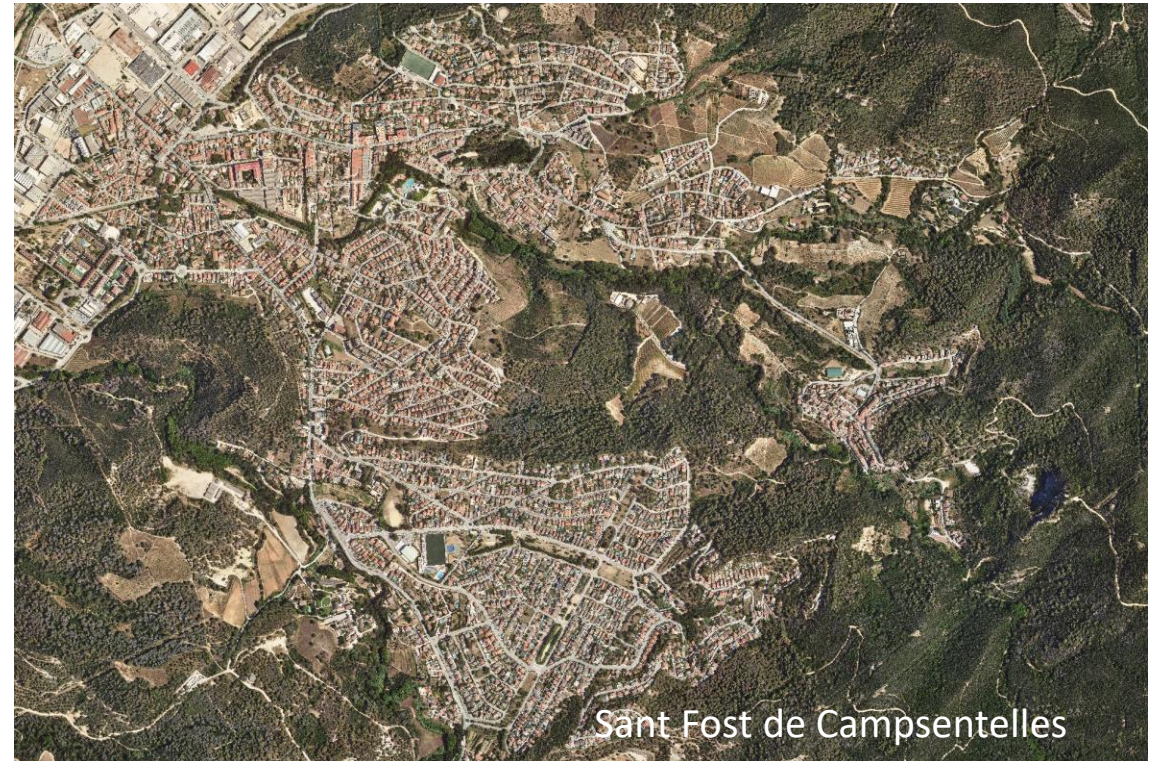
## 02 Fonts de dades i metodologia

# Com mesurem la “ruralitat” o la “baixa densitat”?

**1) Grau d'urbanització municipal  
(DEGURBA)**



**2) Densitat urbana de població**



# 1) El grau d'urbanització (DEGURBA) classifica els municipis en funció de les densitats i el nombre d'habitants totals. Per aquest estudi s'ha utilitzat la classificació de 2020 seguint la metodologia de l'Eurostat.

Partint d'una quadrícula de població d'1 km de costat (quadrícula estàndard europea) es classifiquen les cel·les de la quadrícula en els següents 3 tipus de grups o clústers de població:

- 1) **Centre urbà o clúster d'alta densitat:** cel·les amb una densitat de població majoritàriament igual o superior a 1.500 hab./km<sup>2</sup> i que tenen una població agregada de com a mínim 50.000 habitants.
- 2) **Aglomeració urbana o de densitat moderada:** cel·les que no pertanyen a un centre urbà, que presenten una densitat de població majoritàriament igual o superior a 300 hab./km<sup>2</sup> i que tenen una població agregada de com a mínim 5.000 habitants.
- 3) **Cel·la rural o de densitat majoritàriament baixa:** cel·les que no pertanyen a cap de les categories anteriors. Generalment, tenen una densitat inferior a 300 hab./km<sup>2</sup>.



## GRAU D'URBANITZACIÓ (DEGURBA)

- 1) **Ciutats grans o àrees densament poblades:** municipis on el 50% o més de la població resideix en cel·les de tipus centre urbà.  
o **àrees de densitat de població**
- 2) **intermèdia:** municipis on menys del 50% de la població resideix en cel·les de tipus centre urbà i també menys del 50% de la població resideix en cel·les rurals.  
o **àrees de densitat de població baixa:** municipis on el
- 3) **50% o més de** la població resideix en cel·les rurals.

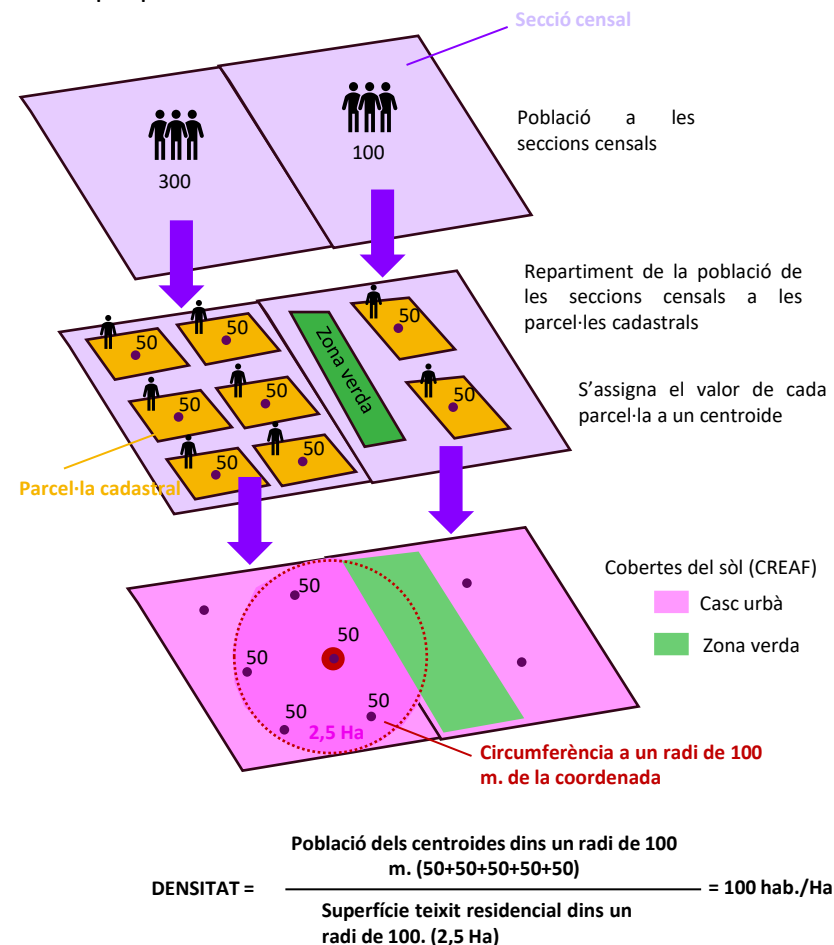
## 2) Densitat urbana de població

En el cas dels municipis de la RMB (exceptuant la primera corona metropolitana), per calcular la **densitat urbana de població** s'han seguit 4 passos:

- Es distribueix la població entre les diferents parcel·les cadastrals del Cadastre (Mora García, R. T. & Martí Ciriquián, P., 2015).
- Se selecciona la superfície de teixit residencial per computar al càlcul de de la densitat.
- Es calcula la densitat a cada coordenada de lloc de residència i de punt d'origen o de punt de destinació de cada desplaçament de l'EMEF.
- Se segmenta la densitat en les següents 3 categories:
  - Densitat baixa: < 150 hab./Ha
  - Densitat mitjana: Entre 150 i 400 hab./Ha
  - Densitat alta: > 400 hab./Ha

Esquema metodològic pel càlcul de la densitat urbana de població, seguint la metodologia de Mora García, R. T. & Martí Ciriquián

Font: Elaboració pròpia



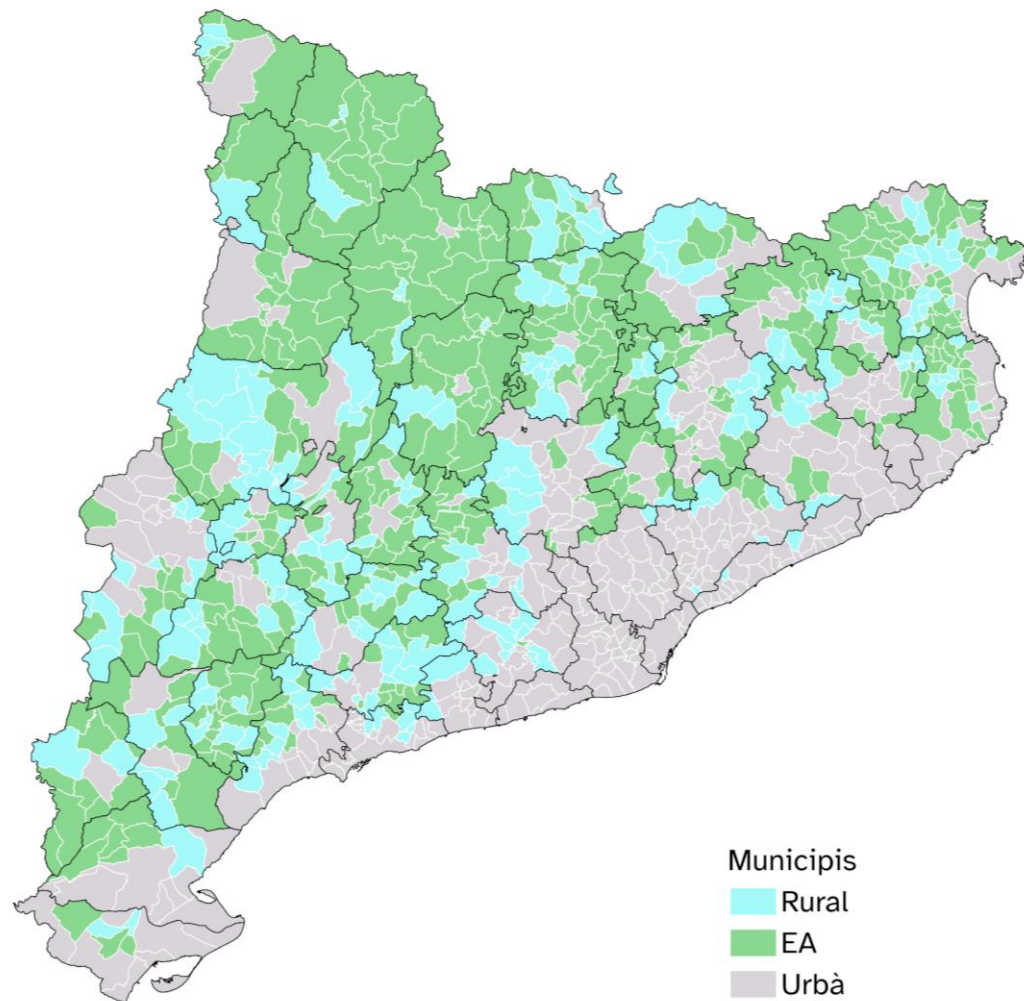
# L'equivalència amb la classificació dels municipis d'acord amb la Llei 8/2025, de l'Estatut del Municipis Rurals

L'Estatut de municipis rurals classifica els municipis en funció d'altres característiques territorials, com el nombre d'habitants del municipi (< 500 hab., < 2.000 hab.), la densitat de població, la taxa de creixement de la població o l'índex d'envelliment.

El resultat són una classificació entre municipis rurals, municipis rurals d'especial atenció (EA) i municipis urbans.

## Mapa de classificació dels municipis de Catalunya

Font: Institut Metròpoli, a partir de la Llei 8/2025 de l'Estatut de municipis rurals



## Classificació dels municipis segons el grau d'urbanització DEGURBA i la definició de la Llei 8/2025, de 30 de juliol, de l'Estatut de municipis rurals

Font: Elaboració pròpia

		Classificació Llei de l'Estatut de municipis rurals		
		Municipi rural d'especial atenció	Municipi rural	Resta
Classificació DEGURBA	Àrees rurals (fora RMB)	65	32	26
	Ciutats mitjanes i àrees semidenses (fora RMB)	1	1	26
	Ciutats grans (primera corona)	0	0	18
		<hr/>		
Terres de l'Ebre	Àrees rurals	24	10	7
	Ciutats mitjanes i àrees semidenses	0	0	11

Municipis  
■ Rural  
■ EA  
■ Urbà

# Quines fonts de dades hem fet servir?

**1)** Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF 2023)

**2)** Enquesta de Mobilitat Quotidiana de les Terres de l'Ebre (2019)

**3)** Dades de la xarxa de telefonia mòbil i de dispositius mòbils geolocalitzats (2024)

L'estudi analitza la mobilitat quotidiana principalment de dos territoris, -la demarcació de Barcelona i les Terres de l'Ebre-, atès que la resta d'àmbits rurals de Catalunya, al moment de redacció, encara no estaven coberts per enquestes, o en el cas del Camp de Tarragona, el treball de camp estava afectat per la pandèmia de la covid-19.

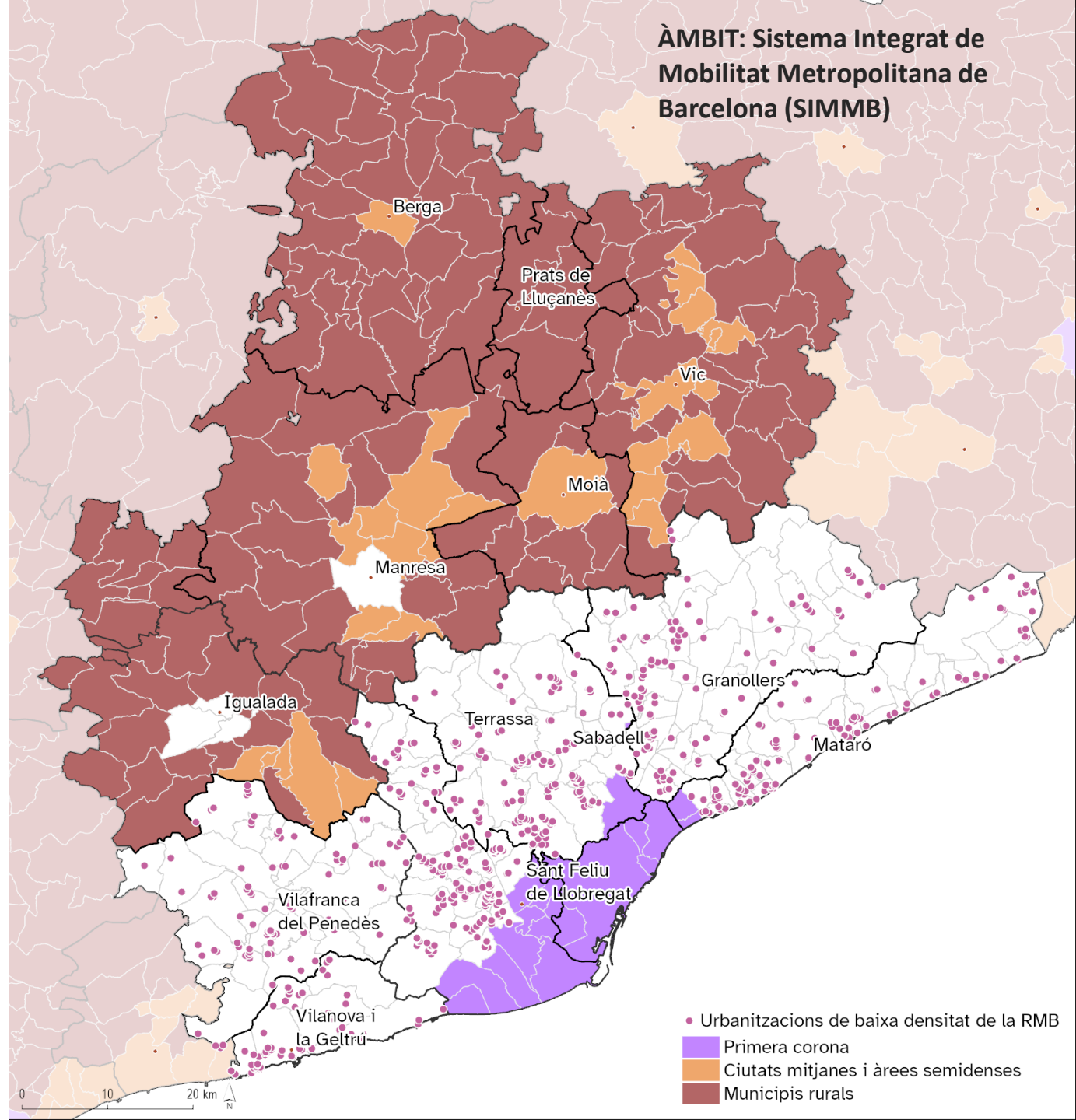
# 1) Enquestes de mobilitat en dia feiner (EMEF 2023)

**Univers:** Residents de 16 anys i més del SIMMB, en dia feiner.

**Mostra utilitzada, segons el grau d'urbanització i densitat**

Classificació DEGURBA / densitat de població	EMEF 2023 (residents, 16 anys i més)			
	n	N	% n	% N
Àrees rurals (fora RMB)	714	112.442	10%	3%
Ciutats mitjanes i àrees semidenses (fora RMB)	941	219.077	13%	6%
Ciutats grans (primera corona)	3.969	2.534.407	56%	73%
Densitat baixa a la RMB (fora primera corona)	1.414	623.817	20%	18%

De la resta de l'RMB només s'analitzen els individus entrevistats a l'EMEF localitzats en punts de zones baixa densitat segons variable densitat urbana de població.



## 2) Enquestes de mobilitat quotidiana de les Terres de l'Ebre (2019)

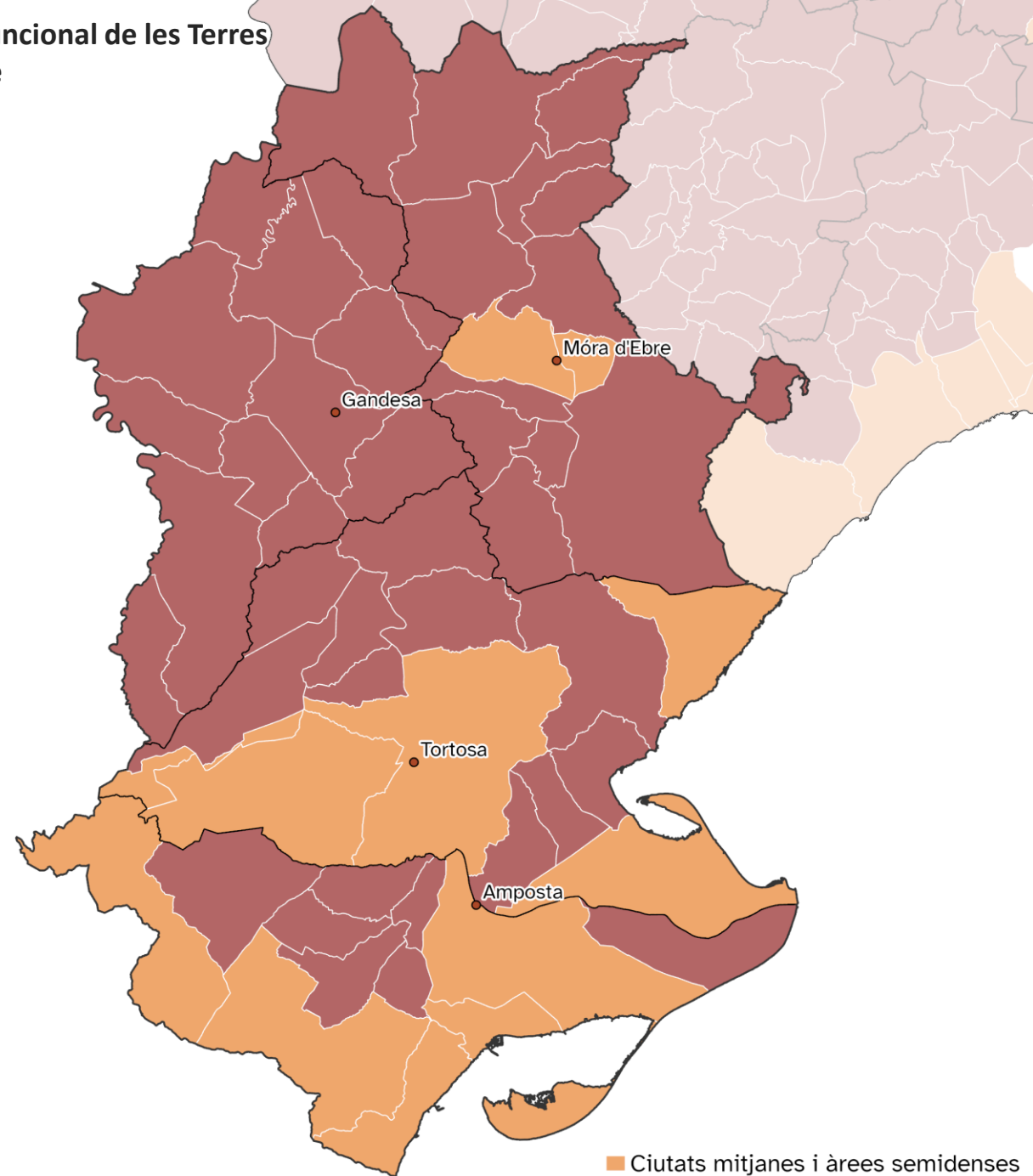
**Univers:** Residents de 4 anys i més de les Terres de l'Ebre, tant en dia feiner com en dia festiu.

En alguns casos es filtren només els desplaçaments de residents de 16 anys i més, i així els resultats es poden comparar amb els del SIMMB.

**Mostra utilitzada, segons el grau d'urbanització**

Classificació DEURBA	EMQ Terres de l'Ebre (residents, 4 anys i més)			
	n	N	% n	% N
Àrees rurals	4.608	51.850	48%	30%
Ciutats mitjanes i àrees semidenses	4.933	120.545	52%	70%

Àmbit funcional de les Terres de l'Ebre

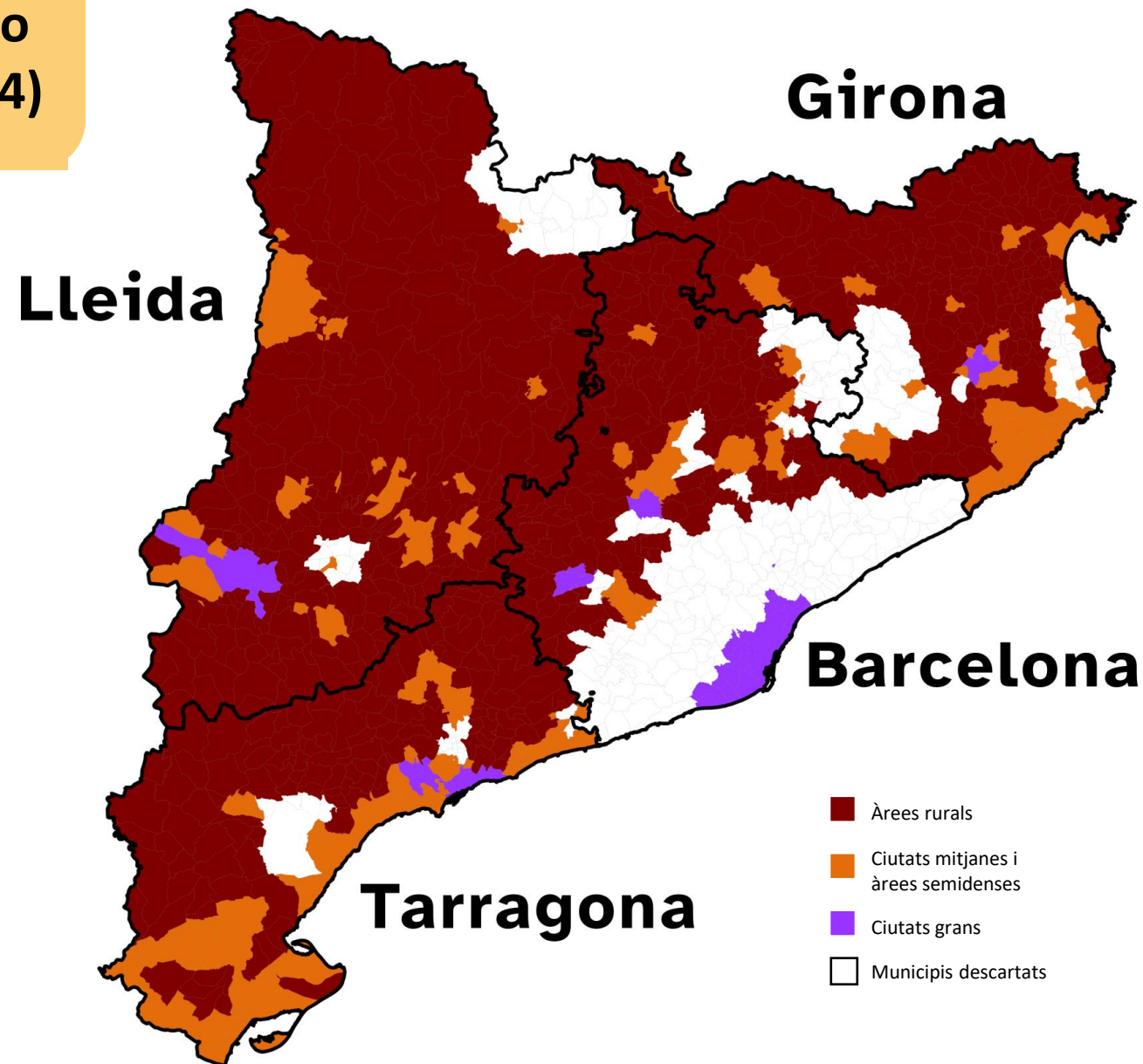


### 3) Dades de la xarxa de telefonia mòbil i de dispositius mòbils geolocalitzats (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2024)

**Univers:** Residents a Espanya, desplaçaments de més de 2 km dels clients d'Orange, que acapara aproximadament el 30% de la quota de mercat.

**Àmbit:** Catalunya, amb desagregació a nivell municipal o supramunicipal.

Per l'anàlisi s'han descartat aquells àmbits supramunicipals que contenen municipis amb classificacions DEGURBA diferents, així com els municipis de la RMB fora de la primera corona metropolitana.



# 03 Conclusions centrals de l'estudi



**3.1** Context  
socioterritorial dels  
àmbits d'estudi

**3.2** Dinàmiques  
territorials de la  
mobilitat quotidiana

**3.3** Transició cap a la  
descarbonització de  
la mobilitat

**3.4** Transició cap una  
mobilitat més justa  
socialment

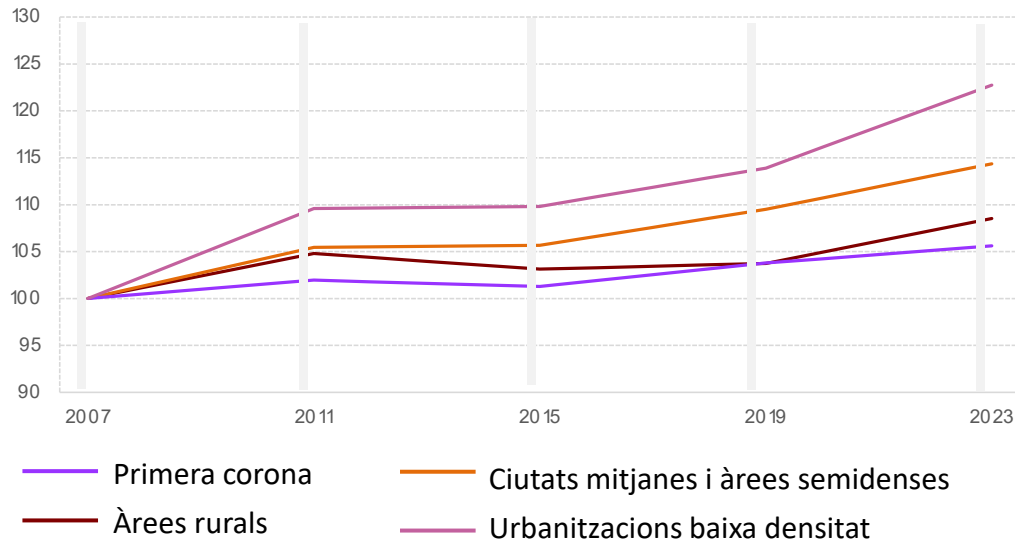
# 3.1 Context socioterritorial dels àmbits d'estudi

**Evolució de la població segons grau d'urbanització, 2007-2023 (Any 2007 = base 100).**

**Àmbit SIMMB**

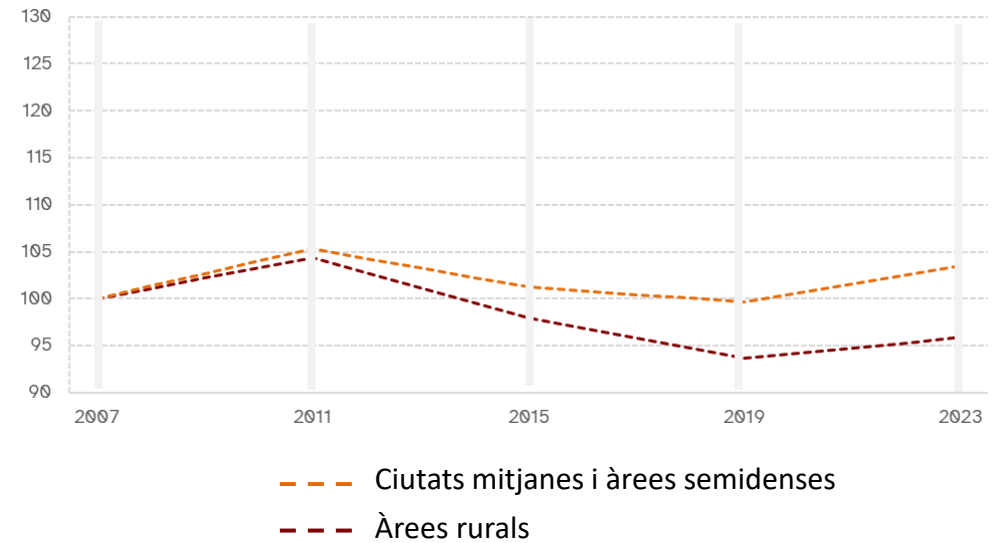
Font: INE. Xifres oficials de població dels municipis espanyols, 2007-2023

\*Nota: En aquest cas, s'ha considerat com a baixa densitat (RMB), els municipis dins la RMB amb un grau d'urbanització "àrea rural"



**Evolució de la població, segons àmbit territorial i grau d'urbanització, 2007-2023 (Any 2007 = base 100). Terres de l'Ebre**

Font: INE. Xifres oficials de població dels municipis espanyols, 2007-2023



**SIMMB:** Els municipis de baixa densitat de l'RMB són els que han registrat un major creixement, mentre que els de la primera corona metropolitana han registrat un creixement més moderat. Les àrees rurals de fora de l'RMB van perdre població entre 2011 i 2019, però l'han tornat a recuperar el 2023.

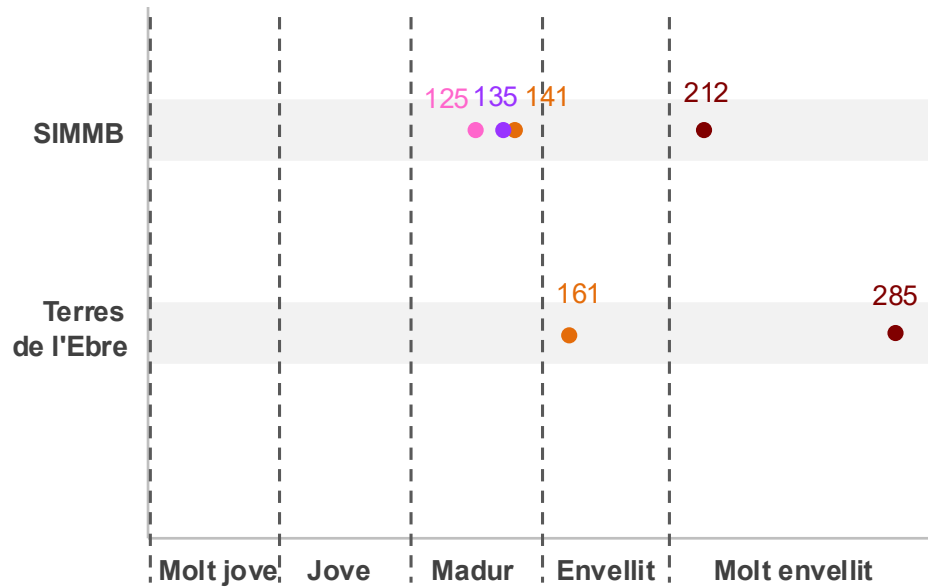
**Terres de l'Ebre:** El 2011 és quan es registra més població, però disminueix progressivament fins l'any 2019, i de forma més acusada en el cas de les àrees rurals. L'any 2023, hi ha hagut un lleuger repunt de la població, i en el cas de les àrees rurals, encara no ha aconseguit superar la població del 2007.

# 3.1 Context socioterritorial dels àmbits d'estudi

## Índex d'envelliment, segons àmbit territorial i grau d'urbanització, 2024

Font: INE. Xifres oficials de població dels municipis espanyols, 2024

Nota: Índex d'envelliment equival a la població de 65 anys i més per cada 100 habitants de menys de 15 anys



Índex d'envelliment

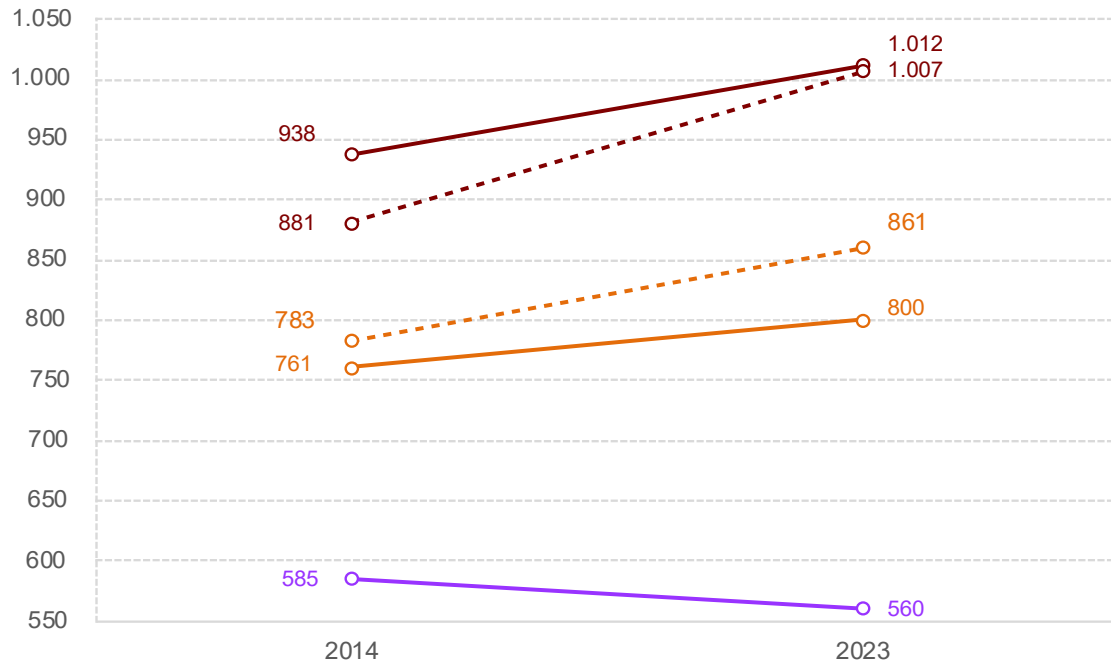
- Primera corona
- Ciutats mitjanes i àrees semidenses
- Àrees rurals
- Urbanitzacions baixa densitat

**Índex d'envelliment:** Tant les àrees rurals de les Terres de l'Ebre com les del SIMMB registren un índex molt envellit. A les ciutats mitjanes de les Terres de l'Ebre hi ha un índex envellit, mentre que la resta d'àmbits territorials del SIMMB presenten un índex d'envelliment madur, amb poques diferències entre àmbits, però lleugerament inferiors en el cas de les zones de baixa densitat de la l'RMB.

# 3.1 Context socioterritorial dels àmbits d'estudi

## Índex de motorització (vehicles censats/1.000 habitants), segons àmbit territorial i grau d'urbanització, 2014-2023

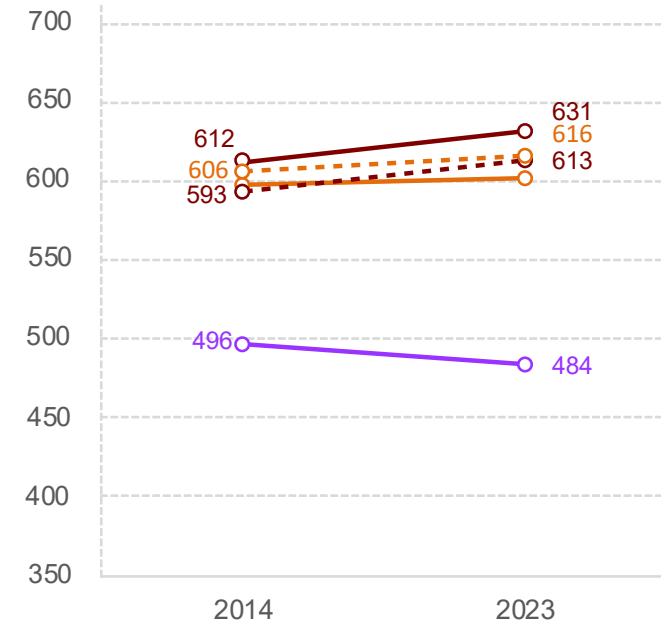
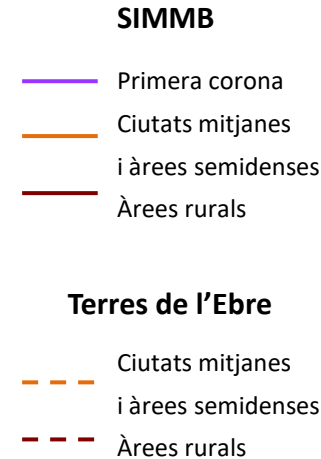
Font: INE, 2014-2023. Nota: S'han exclòs els vehicles censats a Rajadell i Aguilar de Segarra, que disposen de camps de vehicles, i el parc està sobredimensionat.



**Índex de motorització:** Els municipis de les àrees rurals són aquells amb un índex més elevat, mentre que la primera corona de l'àmbit registra els índexs més baixos, i l'únic àmbit on ha disminuït.

## Taxa de conductors/1.000 habitants segons àmbit territorial i grau d'urbanització, 2014-2023

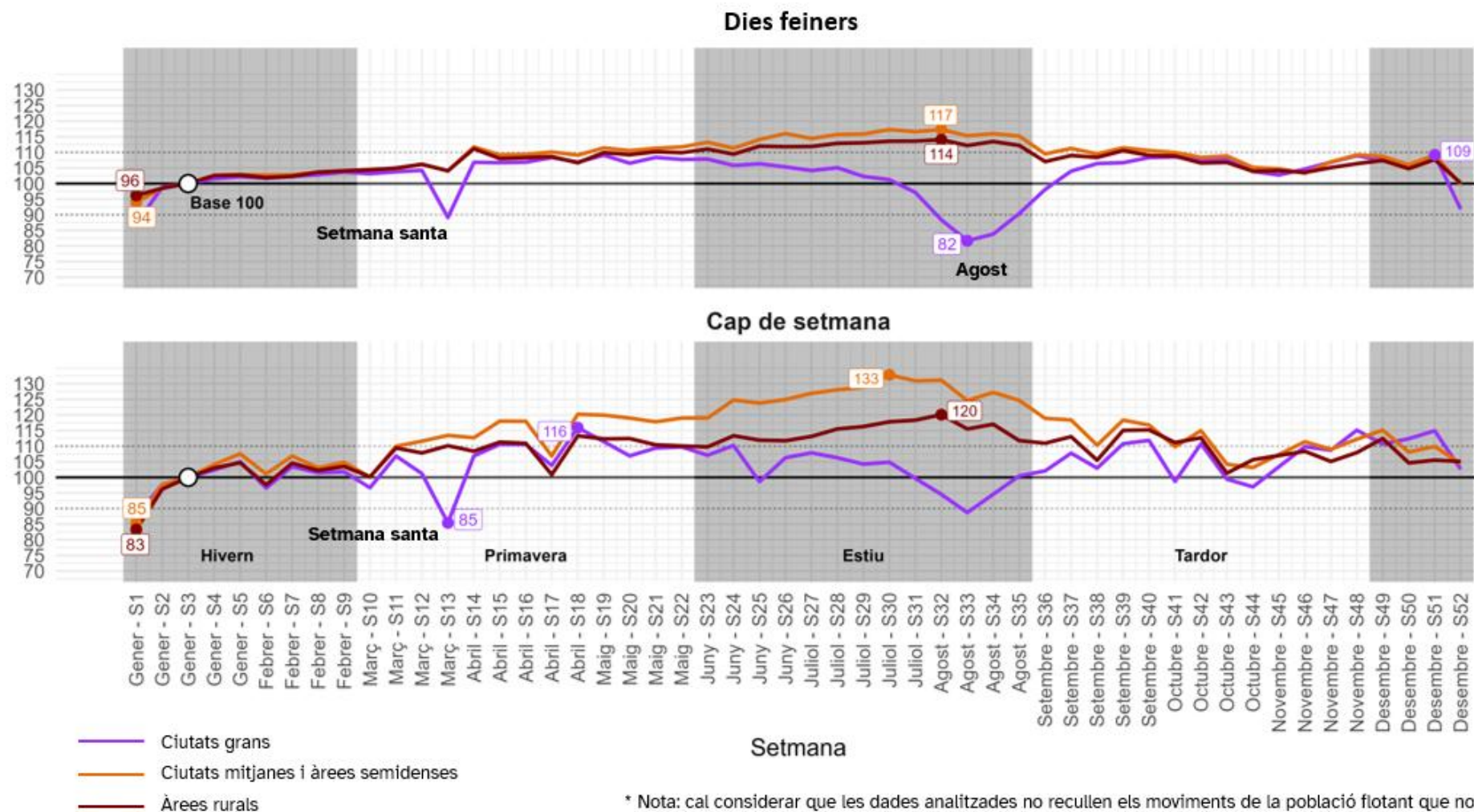
Font: INE, 2014-2023



**Taxa de conductors:** El territori amb una taxa més baixa és la primera corona de l'àmbit SIMMB, essent l'únic territori on disminueix

## 3.2 Dinàmiques territorials de la mobilitat quotidiana

Evolució de la mobilitat a Catalunya per setmana, segons el grau d'urbanització, 2024. Base 100 setmana 3 (del 15 al 21 de gener de 2024)\*. Font: Institut Metròpoli, a partir de dades del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible







## 3.2 Dinàmiques territorials de la mobilitat quotidiana

- El concepte de proximitat és més limitat a fora de la primera corona i en àmbits de menor densitat de població

### SIMMB (provincia de Barcelona). Dia feiner

Àrees rurals (fora RMB)	Baixa densitat (RMB)	Ciutats mitjanes (fora RMB)	Primera corona
 1h21 temps diari	 1h26 temps diari	 1h18 temps diari	 1h25 temps diari
 33 km diaris	 27 km diaris	 28 km diaris	 14 km diaris
 44% autocontenció	 45% autocontenció	 56% autocontenció	 74% autocontenció

### Terres de l'Ebre. Dia feiner

Àrees rurals	Ciutats mitjanes
 0:52 temps diari	 0:51 temps diari
 56% autocontenció	 72% autocontenció

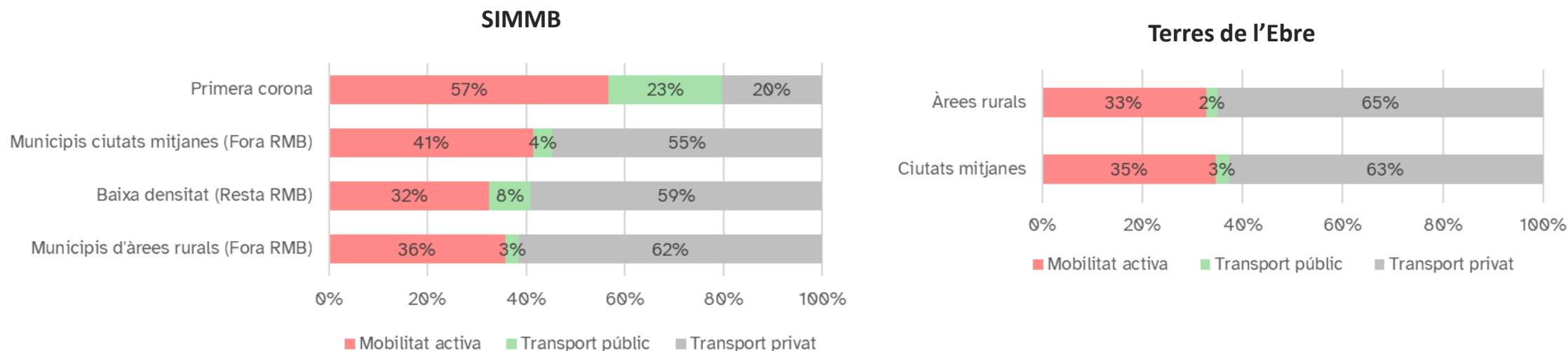
- SIMMB:** el temps dedicat a desplaçar-se no difereix substancialment segons tipus de poblament, majors distàncies no impliquen necessàriament un temps superior dedicat a la mobilitat.

- Terres de l'Ebre:** el temps mitjà diari de mobilitat és inferior a una hora, per sota del de la província de Barcelona (distàncies més curtes dins dels municipis, menor congestió del trànsit i més facilitat d'aparcament).

# 3.3 Transició cap a la descarbonització de la mobilitat

## Modes i mitjans de transport, dia feiner (població ≥ 16 anys)

Distribució dels desplaçaments segons mode de transport, grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit SIMMB i a les Terres de l'Ebre (dia feiner, població ≥ 16 anys). Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2023 i de l'EMQ de Terres de l'Ebre 2019



A les zones rurals, a les zones de baixa densitat i a les ciutats mitjanes de Terres de l'Ebre i del SIMMB, la **quota modal del vehicle privat** és elevada, situada entre el 55% i el 65%. A les ciutats mitjanes del SIMMB, però, el pes de la mobilitat activa s'incrementa.

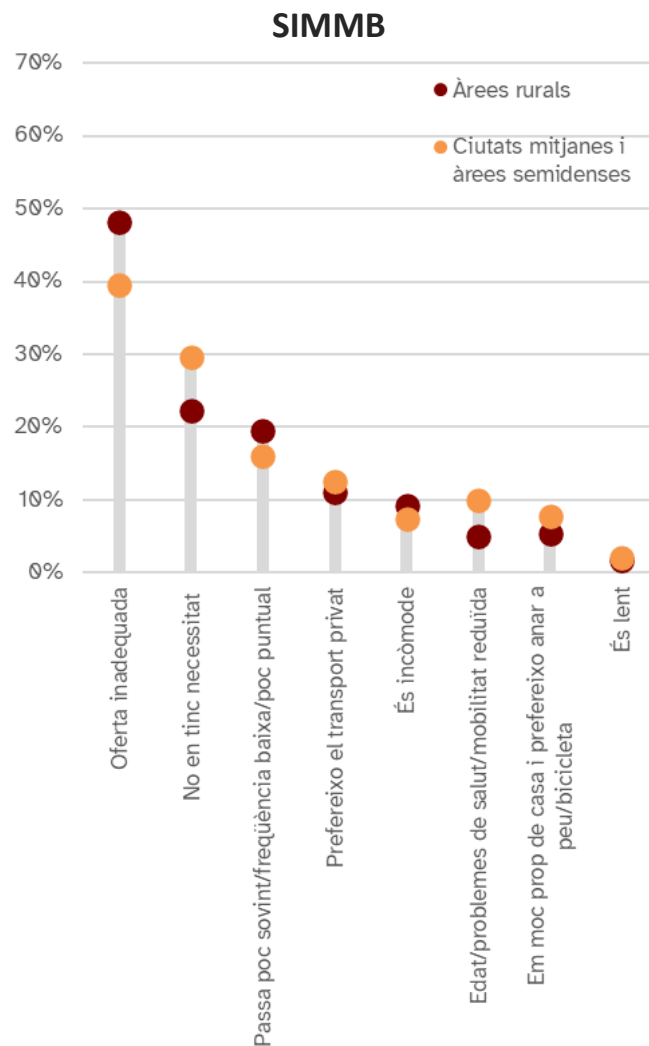
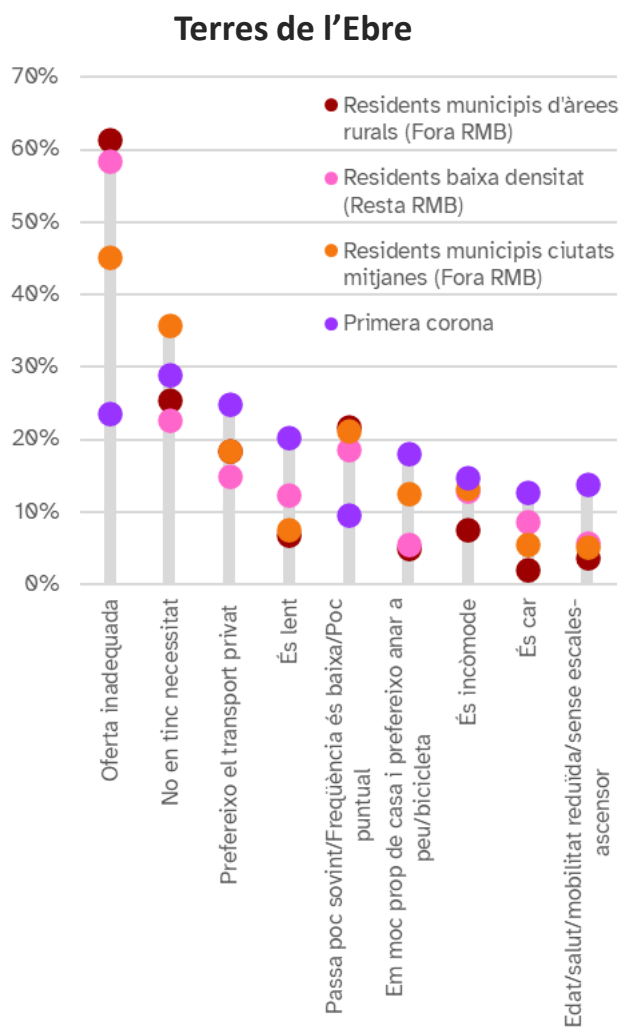
**El transport públic** en zones de baixa densitat de l'RMB obté una quota del 8%, més elevada que a les zones rurals, fet que manifesta lògiques metropolitanes de mobilitat més properes a Barcelona amb major dotació de serveis de transport públic.

# 3.3 Transició cap a la descarbonització de la mobilitat

## Motius declarats per no utilitzar el transport públic: oferta inadequada

Motius per no utilitzar el transport públic segons grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit del SIMMB i de les Terres de l'Ebre (població ≥ 16 anys).

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2023 i de l'EMQ de Terres de l'Ebre 2019



**L'oferta inadequada en transport públic esdevé la resposta més esmentada com a motiu per no utilitzar-lo en tots els territoris, a excepció de l'àmbit de la primera corona.**

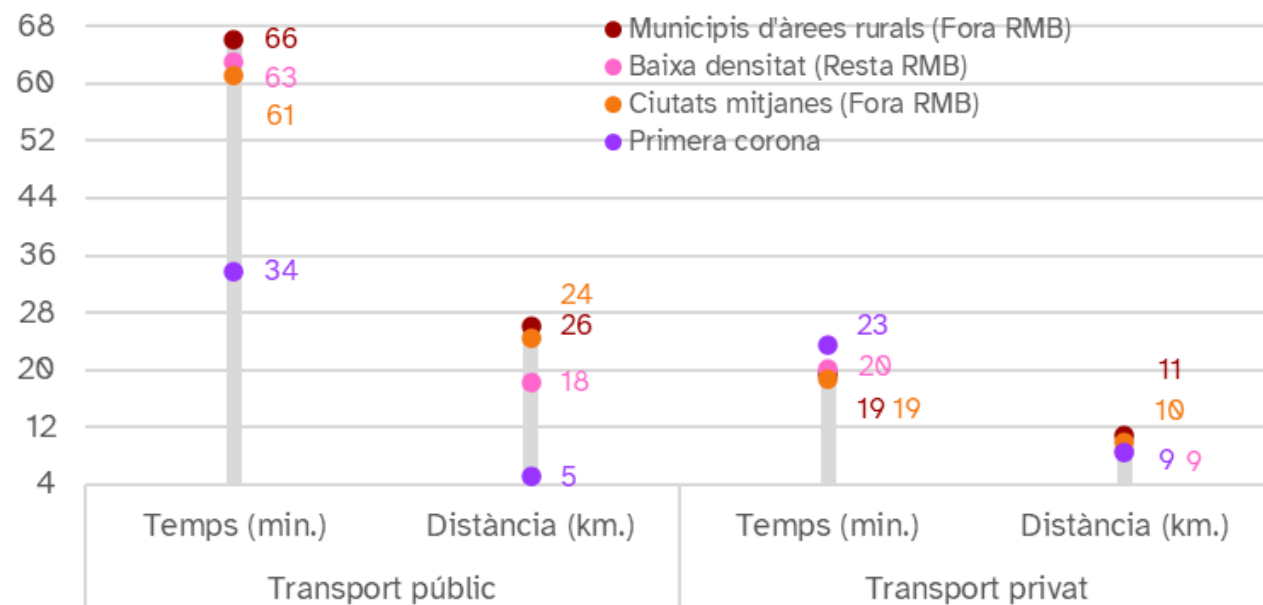
**En l'àmbit metropolità, el primer motiu per no utilitzar-lo és no tenir-ne necessitat. Així mateix, creixen les respostes relacionades amb la preferència pel vehicle privat. Això explicaria que existeix un grup de població que amb independència dels nivells d'oferta de transport públic o altres alternatives, en cas de poder-ho fer, es continua desplaçant en vehicle privat.**

# 3.3 Transició cap a la descarbonització de la mobilitat

Temps poc competitiu en transport públic i distàncies curtes en vehicle privat

Durada mitjana declarada (min.) i distància mitjana (km) dels desplaçaments en transport públic i en transport privat segons grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit del SIMMB (població ≥ 16 anys)

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF



Al **SIMMB**, tant el temps com les distàncies recorregudes en transport públic són superiors fora de la primera corona metropolitana.

El transport públic s'utilitza principalment per a desplaçaments de major distància, sobretot per motiu estudis i amb destinació a la ciutat central o capitals de comarca.

En canvi, el temps i distàncies recorregudes en vehicle privat són semblants.

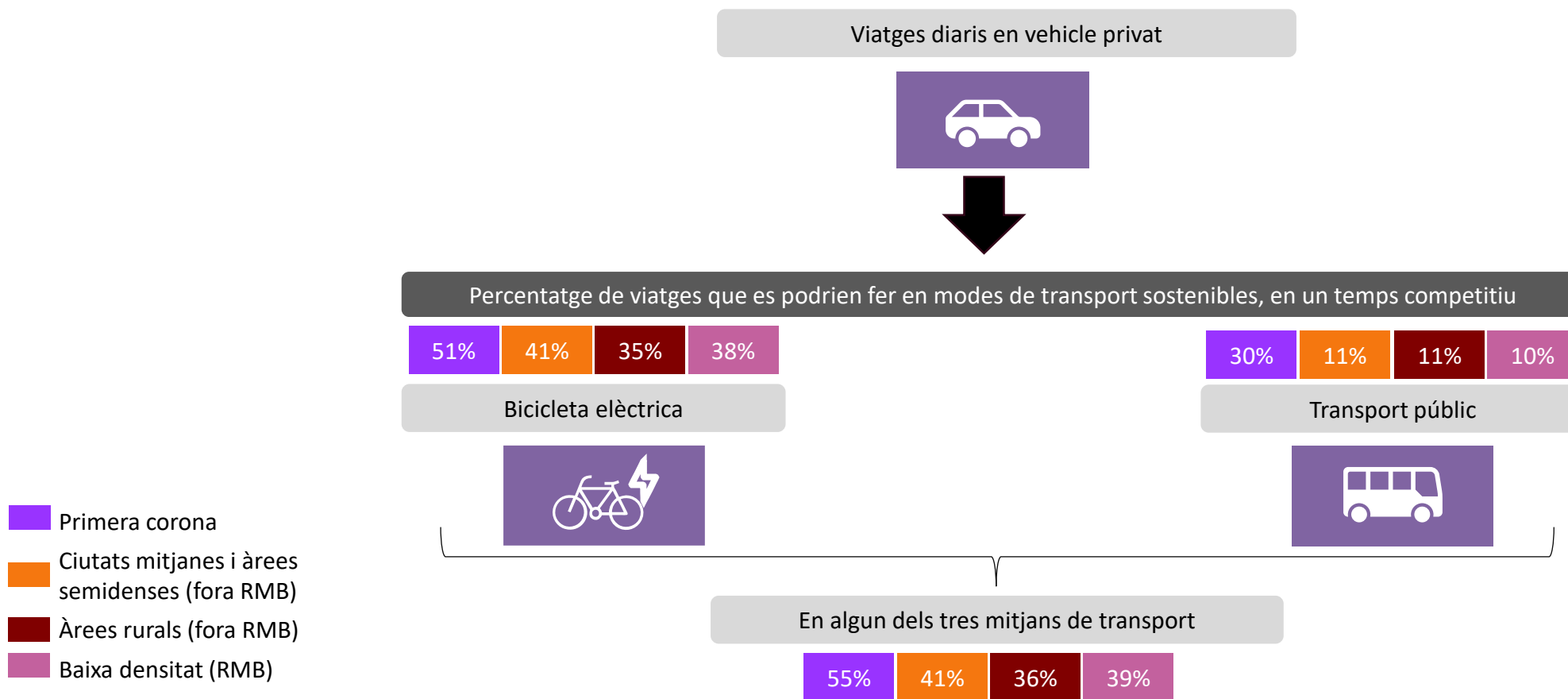
# 3.3 Transició cap a la descarbonització de la mobilitat

## Potencial de canvi modal cap a modes sostenibles

Potencial de canvi modal dels viatges en vehicle privat cap a modes sostenibles, segons grau d'urbanització.

Residents a l'àmbit SIMMB (día feiner, població ≥ 16 anys)

Font: Institut Metròpoli, a partir a l'EMEF 2023

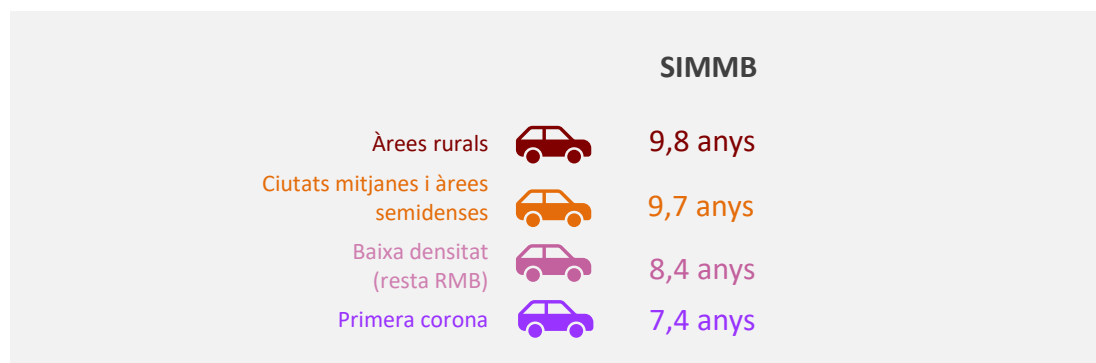


# 3.3 Transició cap a la descarbonització de la mobilitat

## Antiguitat i distintiu ambiental de la DGT del parc circulant de vehicles

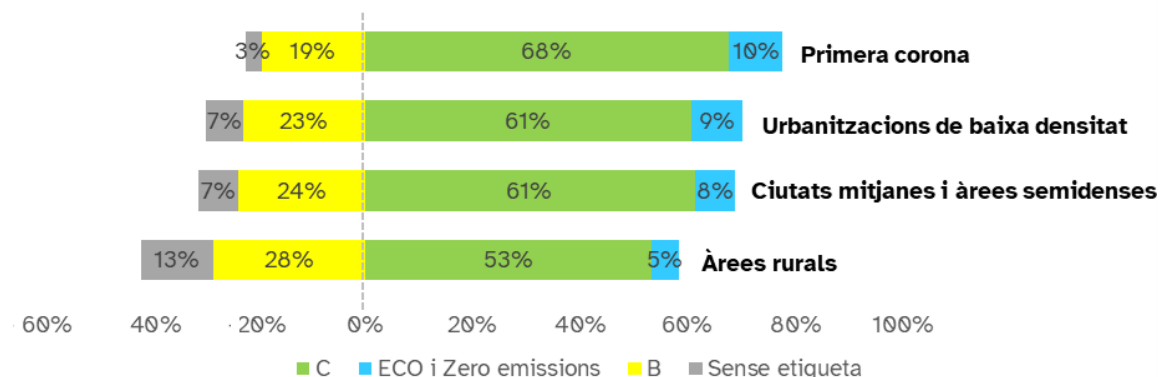
Antiguitat mitjana del cotxe, segons grau d'urbanització. Residents a l'àmbit SIMMB (dia feiner, població ≥ 16 anys)

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2023



A fora de l'àmbit de les comarques de l'RMB l'antiguitat mitjana dels vehicles en circulació és més elevada, sigui en ciutats mitjanes o bé en entorns rurals. A la primera corona metropolitana, és on l'antiguitat dels vehicles és més baixa, seguit dels àmbits de baixa densitat de població de la resta de l'RMB.

Distribució de l'etiquetatge ambiental del parc dels desplaçaments de conductors de cotxes, segons grau d'urbanització de residència Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2023 i de l'EMQ de Terres de l'Ebre 2019

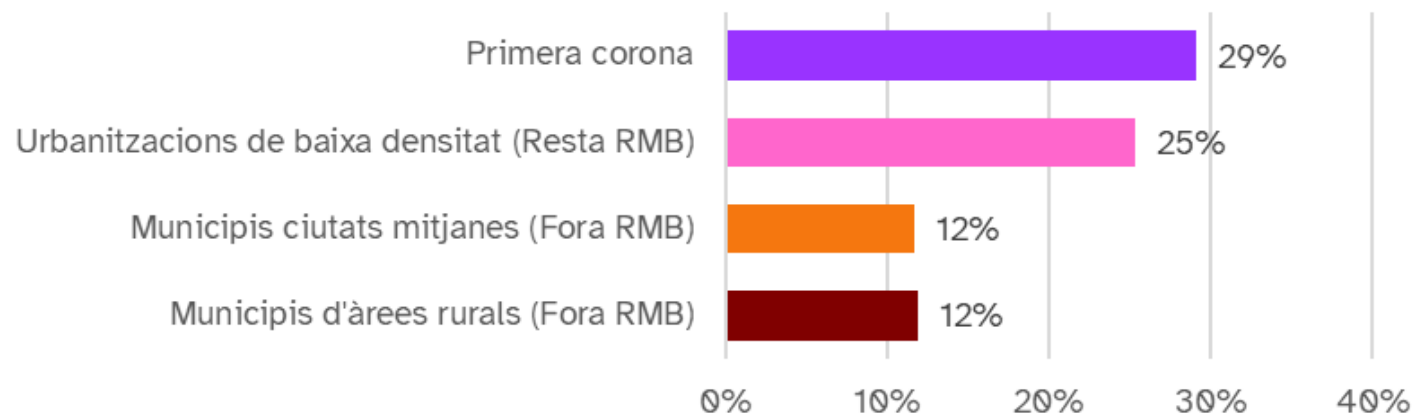


Això, conseqüentment provoca que en funció del distintiu ambiental de la DGT els vehicles siguin més nets en entorns amb dinàmiques metropolitanes.

## 3.3 Transició cap a la descarbonització de la mobilitat

### El teletreball

Població ocupada que declara fer teletreball algun dia a la setmana (%), segons grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit SIMMB (població activa ocupada). Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2023



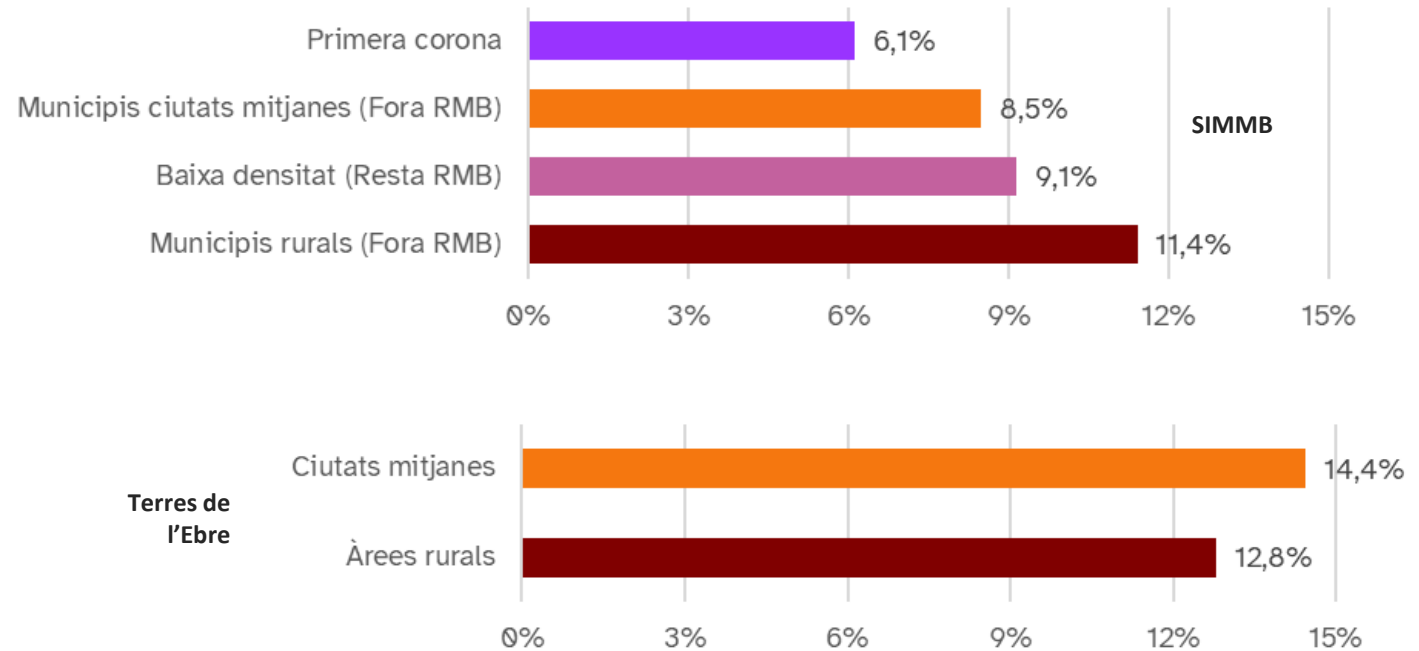
- Un **25%** de la població activa ocupada del SIMMB declara fer algun dia a la setmana teletreball.
- **Més penetració a Barcelona i zones periurbanes**, disminució progressiva en les corones metropolitanes exteriors (12%).

## 3.4 Transició cap una mobilitat més justa socialment

- La **població no mòbil** és superior als municipis rurals que a les àrees metropolitanes.
- **34%** dones  $\geq 65$  municipis rurals del SIMMB (13% a la primera corona).
- **31%** persones amb discapacitat als municipis rurals del SIMMB
- **22%** persones amb discapacitat urbanitzacions de baixa densitat.

**Població no mòbil (%) segons grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit SIMMB i a les Terres de l'Ebre (dia feiner, població  $\geq 16$  anys)**

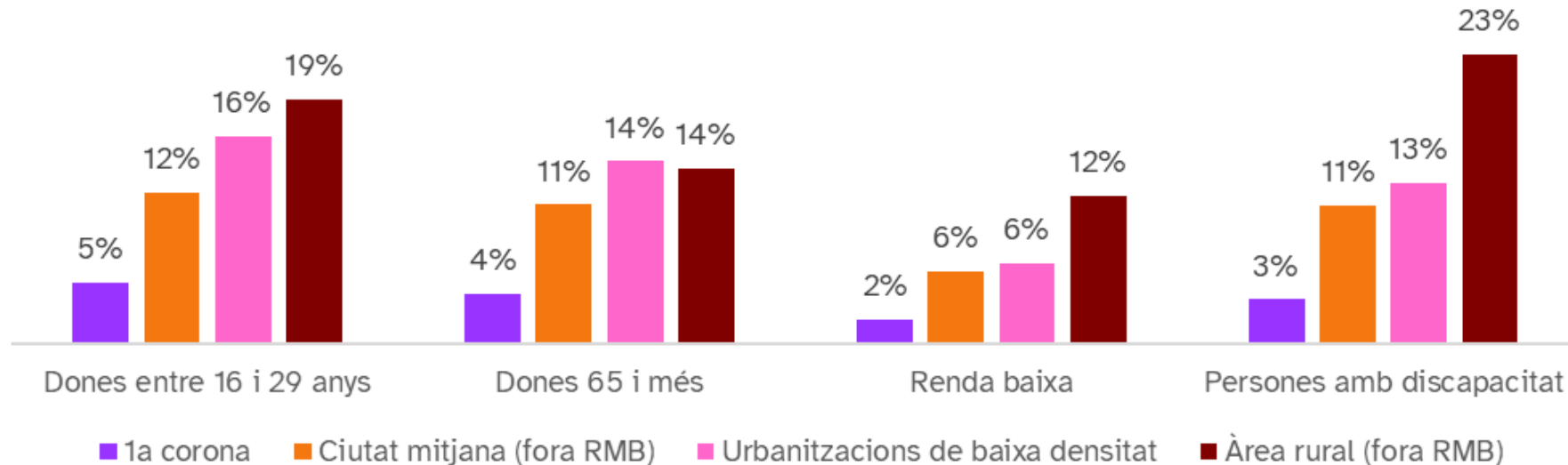
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2023 i de l'EMQ de Terres de l'Ebre 2019



## 3.4 Transició cap una mobilitat més justa socialment

- Les dones i altres col·lectius amb un menor accés a un vehicle privat perden autonomia en els entorns rurals i de baixa densitat: els **desplaçaments en cotxe com a acompanyant creixen notablement en comparació amb les àrees més denses.**

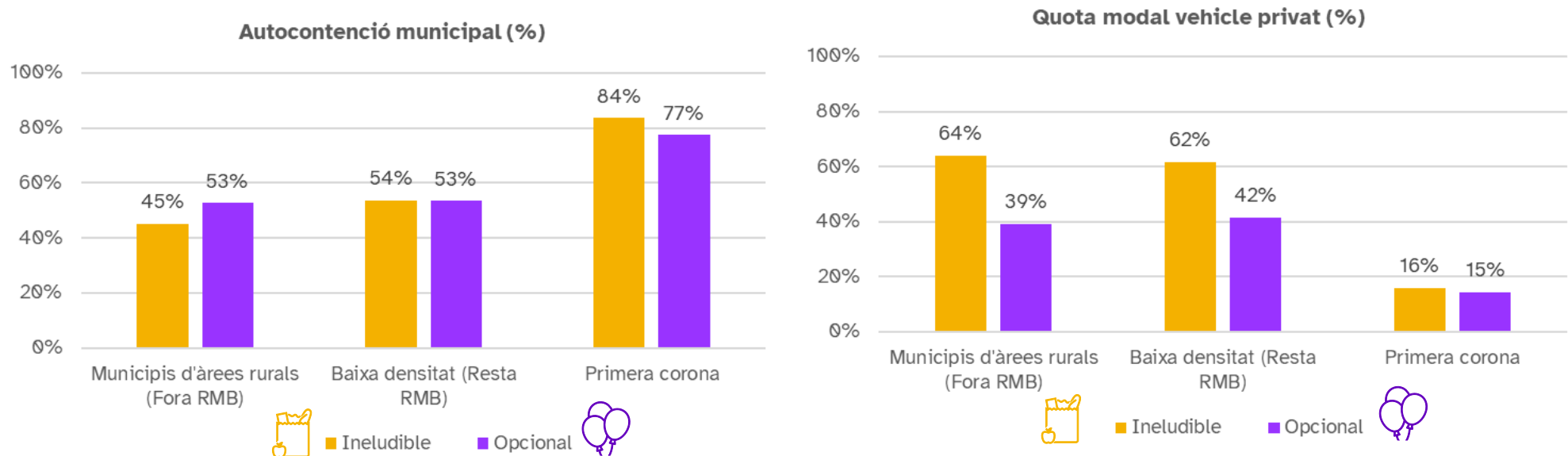
Quota modal cotxe acompanyant (%) segons perfil sociodemogràfic, grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit SIMMB. Font: Institut Metròpoli, a partir a l'EMEF 2023



## 3.4 Transició cap una mobilitat més justa socialment

- Les activitats diàries no varien substancialment entre tipologies urbanes.
- Destaca una **major mobilitat per motius laborals en detriment de la mobilitat personal (especialment per oci).**

- A les àrees rurals la **mobilitat personal ineludible (cures i altres gestions personals de caràcter obligat) és menys autocontinguda i més dependent del vehicle privat que la mobilitat personal opcional.** A la primera metropolitana passa el contrari.



**Autocontenció municipal i quota modal del vehicle privat segons motiu, grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit SIMMB (dia feiner, població ≥ 16 anys).** Font: Institut Metròpoli, a partir a l'EMEF 2023

## 3.4 Transició cap una mobilitat més justa socialment

- Els baixos **nivells d'autocontenció i les majors distàncies recorregudes** de les zones rurals i de baixa densitat s'accentuen molt notablement per als desplaçaments per **feina i per estudis**.

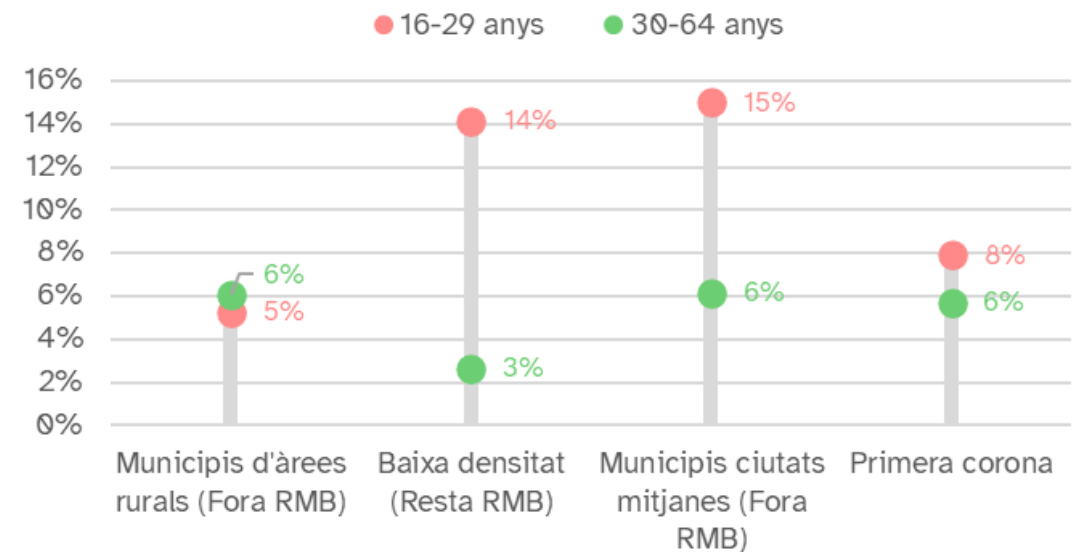
Característiques bàsiques dels desplaçaments segons motiu, grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit SIMMB (dia feiner, població ≥ 16 anys). Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2023

	Municipis d'àrees rurals (Fora RMB)	Baixa densitat (Resta RMB)	Municipis ciutats mitjanes (Fora RMB)	Primera corona
<b>Feina</b>				
Autocontenció municipal (%)	24,9%	16,2%	33,2%	50,9%
Distància mitjana (km)	13,0	12,4	11,8	6,9
Durada mitjana (min)	21,3	28,3	22,5	27,0
Quota modal vehicle privat (%)	82,9%	76,3%	77,6%	39,2%
<b>Estudis</b>				
Autocontenció municipal (%)	7,2%	28,6%	45,9%	66,6%
Distància mitjana (km)	13,3	11,6	12,5	4,5
Durada mitjana (min)	29,1	34,1	34,9	26,3
Quota modal vehicle privat (%)	37,4%	36,4%	26,5%	8,7%



- Un 7% de la població del SIMMB afirma haver deixat o declinat una feina per problemes amb el transport.

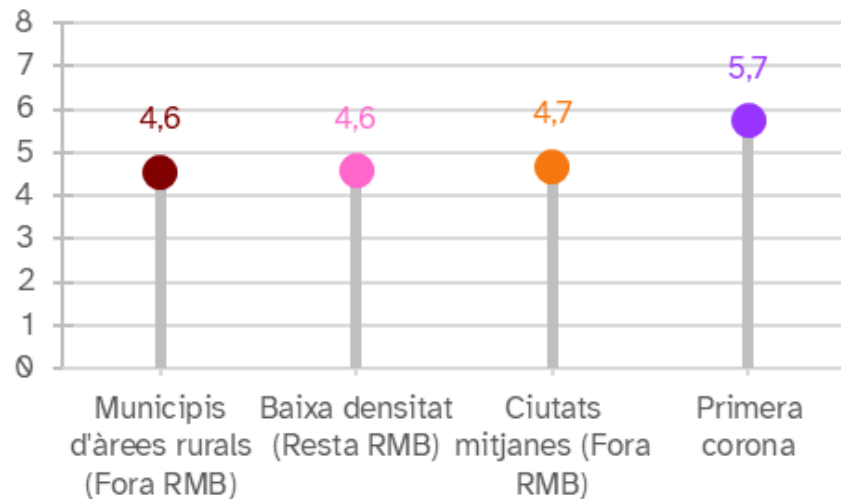
En el darrer any, ha deixat de treballar o ha declinat una oferta de treball que li interessava per problemes amb el transport com a motiu principal? Residents a l'àmbit SIMMB (població entre 16 i 65 anys que no és jubilada ni pensionista). Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2023



## 3.4 Transició cap una mobilitat més justa socialment

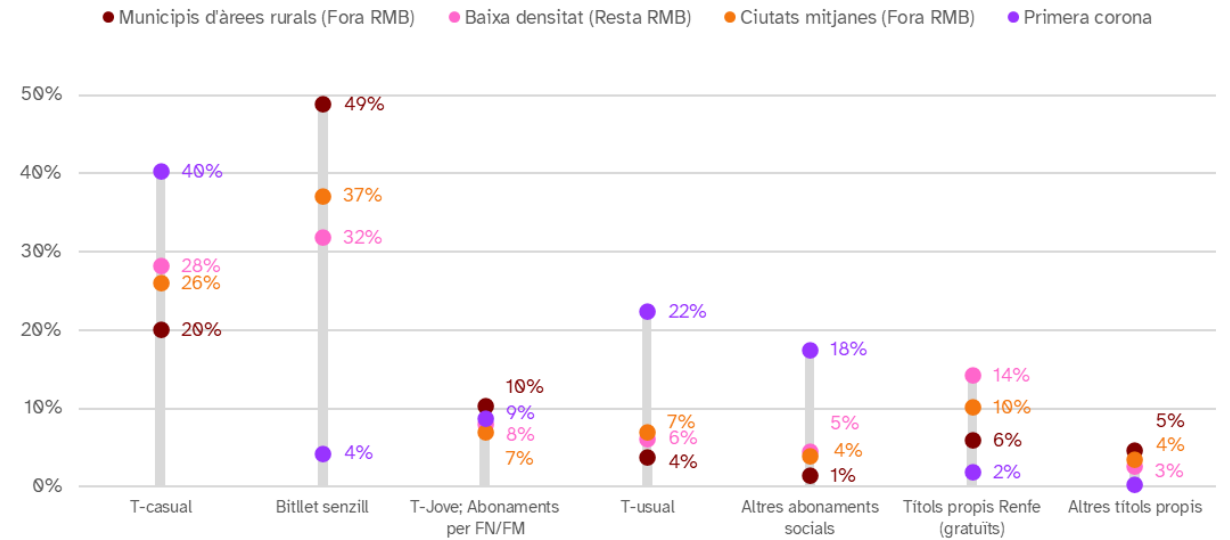
- Millor valoració del TP a la conurbació de Barcelona: millor relació qualitat-preu i tarifació més adequada (**3,9 punts rendes baixes municipis rurals**).

Valoració del preu dels títols de transport segons grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit SIMMB (població ≥ 16 anys). Font: Institut Metròpoli, a partir a l'EMEF 2023



- El **bitllet senzill i els títols propis** són més freqüents a l'entorn rural i a les zones de baixa densitat.
- Els títols propis gratuïts de Renfe, són més utilitzats a les urbanitzacions de baixa densitat.

Títol de transport habitual segons grau d'urbanització i densitat urbana de població. Residents a l'àmbit SIMMB (població ≥ 16 anys). Font: Institut Metròpoli, a partir a l'EMEF 2023

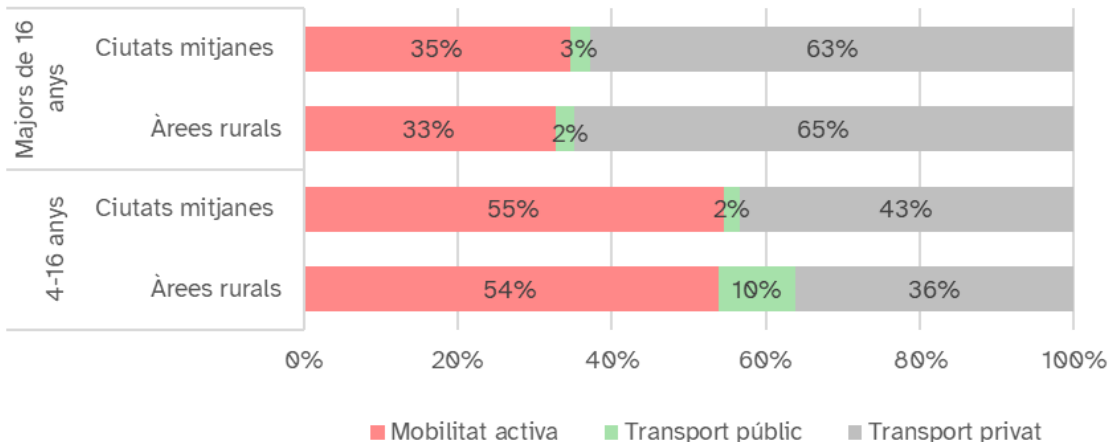


## 3.4 Transició cap una mobilitat més justa socialment

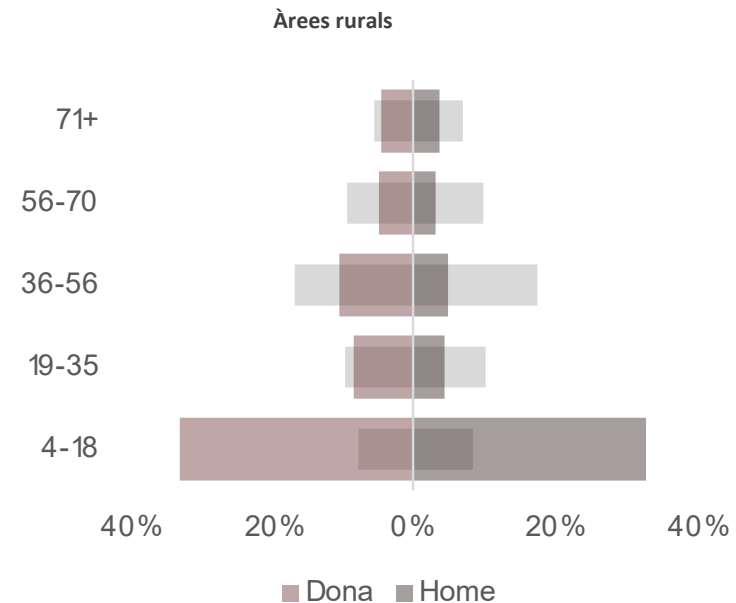
- El 25% dels desplaçaments menors de 16 anys es fan fora del municipi de residència a les Terres de l'Ebre (8% ciutats mitjanes).

- La principal usuària del públic de les zones rurals són infants i adolescents, molts d'ells amb el transport escolar. Sovint no s'aprofiten els recursos disponibles de la manera òptima.

**Figura 55. Distribució dels desplaçaments segons mode de transport i grau d'urbanització. Residents a les Terres de l'Ebre (dia feiner, població ≤ 4 anys).**  
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMQ Terres de l'Ebre 2019



**Distribució de la població i dels desplaçaments en transport públic segons sexe, edat i grau d'urbanització. Residents a les Terres de l'Ebre. (dia feiner, població ≤ 4 anys)** Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMQ Terres de l'Ebre 2019. En color: Distribució dels desplaçaments en transport públic (%); En gris: Distribució de la població (%)



# Jornada tècnica

L'Estany, 16 d'abril de 2026

El transport a demanda (TAD), una solució a la mobilitat al món rural

## Gràcies

Xavier Bach

[xavi.bach@institutmetropoli.cat](mailto:xavi.bach@institutmetropoli.cat)



ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA  
MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ



Associació de Micropobles de Catalunya



Àrea de Barcelona  
Autoritat del Transport  
Metropolità



AJUNTAMENT DE  
L'ESTANY