

col·lecció: prospectiva

# 12 L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona

Carme Miralles-Guasch

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

amb la col·laboració d'Eva Freixa, Marta Murrià, Daniel Polo,  
Elena Sintes i Maties Vives

Inclou  
CD



Pla Estratègic  
Metropolità  
de Barcelona





# L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona

Carme Miralles-Guasch

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

amb la col·laboració d'Eva Freixa, Marta Murrià, Daniel Polo, Elena Sintes i Maties Vives

col·lecció: prospectiva

12



col·lecció: prospectiva

# 12 L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona

Carme Miralles-Guasch

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

amb la col·laboració d'Eva Freixa, Marta Murrià, Daniel Polo,

Elena Sintès i Maties Vives



Pla Estratègic  
Metropolità  
de Barcelona

**Edició:** Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, juliol 2008

**Realització:** Marc Castells, Artgrafia

**ISBN:** 978-84-9850-030-1

**DL:** B-25.524-2008

---

## ÍNDIX

Introducció	9
Primera part. Anàlisi dels usos del temps al territori metropolità	11
1 El territori metropolità i els usos del temps	15
1.1 Estructura del territori metropolità i formes de vida	15
1.2 Territori metropolità, elements estructurants i usos del temps	17
1.3 L'explicació clàssica de l'estructura territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona i la seva evolució	
El temps quotidià, el gran oblidat	18
1.4 Cap a una visió temporal de la ciutat i el territori a l'àrea metropolitana de Barcelona: el cronourbanisme i la cronoordenació del territori	21
2 Els usos socials del temps	23
2.1 Activitats quotidianes i temps	24
2.2 La convivència d'activitats	56
3 Pautes i temps de desplaçament	65
3.1 El temps total de desplaçament a la RMB	66
3.2 Temps i motius de desplaçament	68
3.3 Temps i mode de desplaçament	79
3.4 Distribució horària dels desplaçaments	85
4 El temps de desplaçament i el territori	88
4.1 Característiques territorials de la regió metropolitana de Barcelona	89
4.2 El temps de desplaçament i les variables territorials	93
4.3 Conclusió	126
Segona part. Recopilació d'experiències europees en polítiques de temps	129
5 Panorama actual de les polítiques de temps en les ciutats i àrees metropolitanes europees	133
6 Principals línies de treball	145
7 Tres experiències a destacar: Gran Lió, Torí i Roma	157

---





Tercera part. Propostes sobre línies de treball i propostes d'actuació 175

Annexos

Annex metodològic

Annex de taules

Fitxes d'experiències europees en polítiques de temps CD

## Introducció

L'estudi sobre *L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona* que l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) ha realitzat a demanda del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona es concreta en **tres grans eixos d'anàlisi**:

1. Anàlisi dels usos del temps a la metròpolis barcelonina.
2. Recopilació d'experiències d'altres àrees metropolitanes europees.
3. Propostes sobre línies de treball i d'actuació.

Cada cop més, les polítiques urbanes posen una especial atenció en com el funcionament de les ciutats incideix en l'ús que els ciutadans fan del seu temps i, especialment, en les possibilitats de conciliació de les diferents esferes vitals dels individus (laboral, familiar i personal). L'informe que ara es presenta vol avançar en la reflexió sobre aquesta qüestió incorporant un nou element al debat actual: **de quina manera la metropolinització incideix en el factor temps**, i quins són els seus costos i quines les oportunitats que genera.

La investigació parteix de la hipòtesi que **la gestió del temps depèn, en part, de la vertebració territorial i de l'ús que es fa del propi espai en la vida**. La forma com s'estructura el territori i com s'organitzen les ciutats determinen en gran mesura les estratègies de les persones en el desenvolupament de les seves activitats. I és que, sovint, els conflictes en la gestió del temps també són un reflex de l'estructura territorial i de l'ús que se'n fa. En definitiva, l'ús social del temps també depèn de la configuració de la ciutat real de cada persona.



---

**El temps esdevé un valor escàs.** Socialment se li atribueix un pes cada vegada més rellevant en la qualitat de vida dels individus. La percepció social sobre la manca de temps disponible es tradueix en la recerca de la proximitat i en la demanda social de reducció dels temps de desplaçament.

Aquest document es divideix en **tres parts**.

**La primera part** correspon a l'**anàlisi quantitativa** de l'estudi i té com a objectiu la caracterització dels usos socials del temps a la regió metropolitana de Barcelona, a partir de l'explotació de l'*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població* i l'*Enquesta de mobilitat en dia feine*. Els capítols d'aquesta part ofereixen elements per elaborar un marc sobre la realitat metropolitana des de la perspectiva dels usos del temps dels ciutadans amb relació a la seva vida quotidiana.

**La segona part** conté la recopilació sobre les dinàmiques territorials i temporals en **altres àrees metropolitanes europees**, les polítiques públiques dirigides a solucionar problemes de conciliació del temps i les bones pràctiques.

**La tercera part** de l'informe recull les principals **conclusions** sobre línies de treball i propostes d'actuació debatudes en una **reunió amb agents** implicats en la gestió del temps en diversos àmbits de la regió metropolitana de Barcelona.

**L'annex** presenta tres apartats més: l'annex metodològic, l'annex de taules estadístiques i l'annex de fitxes d'experiències d'altres àrees metropolitanes europees.

## **Primera part**

### **Anàlisi dels usos del temps al territori metropolità**





## Introducció

La primera part de l'informe presenta els resultats de l'anàlisi estadística dels principals indicadors obtinguts en l'*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població* i en l'*Enquesta de mobilitat en dia feiner*. El primer apartat exposa, a nivell teòric, els elements territorials i, en particular, els trets metropolitans que incideixen en els usos del temps de la població. El segon apartat analitza, mitjançant tècniques quantitatives, l'ús quotidià del temps en les tres principals esferes de la jornada diària (el treball mercantil, el treball familiar i domèstic i el temps lliure i de lleure) i indaga sobre la repercussió temporal de la convivència d'aquestes activitats. El tercer apartat se centra en l'estudi del temps de desplaçament i el quart aprofundeix en la relació entre temps i territori.





## 1. El territori metropolità i els usos del temps

### 1.1. Estructura del territori metropolità i formes de vida

#### Una doble causalitat

Sovint es defineixen les **àrees metropolitanes** com una suma de territoris físics i estructures socials. Aquestes últimes es comporten seguint uns determinats patrons d'usos quotidians –i, en particular, dels usos quotidians dels temps– que dialoguen, indefugiblement, amb la realitat física i amb els seus mecanismes de relació. I es posa l'accent sobre aquest procés de retroalimentació entre **espai metropolità i formes de vida**.

Les àrees metropolitanes estan confegides de *formes de vida*. Més encara, la mateixa **formació de les àrees metropolitanes** està lligada a **l'emergència de nous modes de vida**. Cal no oblidar, tanmateix, que el sistema d'equacions imaginari que descriuria aquest **feed-back** entre **el territori físic i les relacions socials dins un espai metropolità** no és ni lineal ni té solució única, sinó que presenta un comportament **indefugiblement complex**.

Així, contràriament a allò que pensen molt urbanistes de la vella escola, el territori físic, la ciutat construïda no té un efecte directe i unívoc sobre les pràctiques socials: una forma construïda no determina (o no dirigeix de forma irrevocable) els usos que finalment acull, fins i tot si està més o menys ben adaptada a algun d'aquests usos.

No obstant això, el territori físic, la ciutat construïda, si bé no té efectes *autònoms o automàtics*, tampoc no és inert, sinó que participa activament, i sovint de forma decisiva, en la conformació de les pràctiques socials.

---





### **I un doble procés de metropolinització de les formes de vida: complexificació i individuació.**

Aquesta *metropolinització de les formes de vida* estaria caracteritzada, al seu torn, per un doble procés, a la vegada de *complexificació de la societat i d'individuació*.

Per **complexificació**, s'hauria d'entendre: una diversitat cap cop més gran i unes interdependències cada cop més nombroses, degudes, en part, a l'aprofundiment de la divisió del treball, a la diferenciació dels espais, a la varietat d'estratificacions socials, a la multiplicitat de cultures, etc.

Per **individuació**, es voldria significar: la capacitat de diferenciació dels individus, no només amb relació als individus d'altres grups socials de la mateixa ciutat o del mateix territori Metropolità, sinó també amb relació als altres membres d'un mateix grup social, fins i tot de la mateixa família.

Com més es desenvolupen i s'estenen les ciutats i les seves corresponents àrees metropolitanes, més nombroses són **les interdependències**, però més importants són també **els graus de llibertat dels individus**.



## 1.2. Territori metropolità, elements estructurants i usos del temps

Dins d'aquestes formes de vida metropolitanes, destaca per la seva incidència sobre les dinàmiques territorials, com a causa i com a resultat, **la gestió quotidiana dels diferents usos socials del temps.**

El territori sempre ha tingut a veure amb el temps. D'una banda, **el temps llarg** que modela els paisatges, la memòria col·lectiva i la construcció identitària, i d'altra, **el temps de recorregut, de la distància, de la proximitat o de l'allunyament.** Aquesta asseveració sembla corroborar la hipòtesi de sortida d'aquest treball, és a dir:

- que la gestió del temps depèn, en bona mesura, de la vertebració territorial de l'àrea metropolitana i de l'ús que es fa del propi espai en la vida.

o bé, dit d'una altra manera:

- que la forma com s'estructura el territori metropolità i com s'organitzen les seves ciutats determina en gran mesura les estratègies de les persones en el desenvolupament de les seves activitats.

Tal com s'ha vist, no és més que una particularització de la hipòtesi més general que relaciona directament, però per via de la complexitat, metropolinització i emergència de noves formes de vida, i entre aquestes els nous usos socials del temps.

En definitiva, els elements que habitualment són utilitzats en la descripció i avaluació de les dinàmiques de metropolinització –com ara les polítiques territorials i urbanístiques, el mercat immobiliari i el cost de l'habitatge, les infraestructures de transport, la localització dels llocs de treball i de les àrees d'activitat econòmica, la ubicació dels serveis bàsics i els equipaments o l'evolució sociodemogràfica i les migracions poblacionals– són factors decisius en l'organització dels usos del temps en general i, a escala metropolitana, també les claus per interpretar les pautes i els temps de desplaçament.



### 1.3. L'explicació clàssica de l'estructura territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona i la seva evolució. El temps quotidià, el gran oblidat

#### L'explicació clàssica

El retrat *clàssic* de les dinàmiques territorials dels darrers vint anys ens parla, d'una banda, de l'accentuació de certs processos els quals, en el cas de perllongar-se o de no corregir-se mitjançant les eines de la planificació territorial i sectorial, podrien arribar a comprometre els nivells de funcionalitat i de qualitat de vida de l'àrea metropolitana de Barcelona. A mesura que aquest territori s'hagués anat integrant de mica en mica i els seus nivells d'accessibilitat interna i externa haguessin augmentat de forma general, els processos d'urbanització s'haurien anat produint significativament amb **ocupacions disperses, sovint fragmentàries i predominantment de baixa densitat**.

Paral·lelament, en aquest espai Metropolità progressivament més articulat, els assentaments urbans, en les seves diferents formes, haurien tendit, i continuarien tendint majoritàriament, a especialitzar-se funcionalment, immersos en un context de competència aferrissada pel sol encara útil o apte per urbanitzar, per part dels diferents usos i activitats, ja siguin residencials, de l'activitat econòmica –usos comercials, productius o d'emmagatzematge i distribució–, de lleure o d'equipaments i serveis. Usos i activitats que s'haurien anat separant i escampant gradualment sobre el territori. D'aquesta **especialització funcional**, n'hauria resultat i n'estaria resultant, entre altres conseqüències, un increment de les necessitats de mobilitat de la població.

En tercer lloc, la situació sostinguda de dificultat d'accés al mercat de l'habitatge per part d'amplis sectors de la població hauria generat migracions intrametropolitanes cap a aquelles àrees urbanes en les quals els preus fossin, en termes relatius, més baixos. Un risc evident d'aquesta dinàmica seria que alguns grups socials s'haurien anat segregant sobre l'espai urbà i, sobretot, que els col·lectius amb menors nivells d'ingressos haurien començat a quedar retinguts en alguns barris especialment deficitaris pel que fa a les seves dotacions urbanes, i amb **problemes de cohesió social i d'accés als diferents serveis**, com ara el transport públic.

---



Aquesta realitat complexa, sintetitzada per la triple dinàmica de dispersió de l'ocupació, especialització funcional i segregació social, hauria estat, altre cop, alhora causa i resultat d'una evolució que hauria modificat progressivament el poblament, la base econòmica i l'estructura social de l'àrea metropolitana, com també els hàbits i les condicions de vida dels seus habitants.

Entre els canvis dels hàbits i condicions de vida analitzats, des d'una perspectiva territorial, fins fa molt poc no s'ha inclòs la gestió quotidiana dels usos del temps. I aquesta inclusió de la consideració del temps quotidià a escala "territorial" ha arribat, en bona mesura, de la mà dels estudis de mobilitat, atès que entre els inconvenients dels processos de metropolinització descrits, a més de l'incessant consum de sòl i l'increment de despeses en la prestació dels serveis bàsics, destacaria, com ja s'ha esmentat, **l'augment de les necessitats de desplaçament dels ciutadans.**

### **Estructura territorial, mobilitat i usos quotidians del temps**

Així, en l'àmbit concret de la mobilitat, dels desplaçaments quotidians, aquests estudis recents han constatat un doble comportament que, ampliant el significat del terme, es podria qualificar de *bipolar*, des del punt de vista de l'ús del territori, però també de *complementari*, des d'una perspectiva de l'ús social del temps, tant a nivell col·lectiu com individual. D'una banda, les tendències detectades han generat una major obertura i interrelació dels municipis que s'han traduït en **l'ampliació de la ciutat real**, en un augment de les distàncies i, de retruc, en un increment del temps dels desplaçaments. I de l'altra, una **intensificació de les activitats en el mateix barri**, associada a la recerca de la **proximitat** com a valor en alça en una societat en què el temps ha esdevingut un bé escàs i limitat i en què, conseqüentment, la seva gestió i control –la *maîtrise*, per utilitzar el terme francès, probablement més exacte– és percebuda cap cop més com un element íntimament lligat, crucial, per a la qualitat de vida.

Tant és així que una de les principals transformacions socials que han estat identificades a escala metropolitana és el trencament de les estructures horàries tradicionals, malgrat que encara pivotarien sobre el temps dedicat al treball



mercantil, com també els reajustaments en la convivència del temps de desplaçament amb el temps dedicat a la resta d'activitats quotidianes. Transformacions i reajustaments que es modularien segons el sexe i l'edat. A tall d'exemple, la incorporació progressiva de les dones al mercat laboral -i, per tant, la seva creixent significació en el conjunt de desplaçaments al treball- ha introduït i continuarà introduint variacions i matisos en la percepció de la mobilitat.

En resum, aquestes noves dinàmiques territorialment dissociades i socialment diferenciades s'han convertit, potser més que en cap moment precedent, en un element fonamental de la gestió dels usos del temps en general i del temps de desplaçament, en particular. Fins al punt que la **conciliació temporal** és cada cop més una qüestió de **conciliació territorial**, percebuda de forma desigual pel diferents grups socials i organitzada, en bona mesura, mitjançant unes xarxes i uns serveis de transport urbans i metropolitans.



#### **1.4. Cap a una visió temporal de la ciutat i el territori a l'àrea metropolitana de Barcelona: el cronourbanisme i la cronoordenació del territori**

És prou sabut que el territori aguanta malament –si més no, d'una forma no exempta de polèmica– les *divisions*, especialment les divisions politicoadministratives. En canvi, des del punt de vista estricte de l'anàlisi, i fent un cert joc de paraules, el territori sol aguantar bé les diferents *visions* que se'n puguin fer. Una d'aquestes visions o mirades més innovadores és, com s'ha comentat reiteradament, la perspectiva temporal.

És per això que una de les recomanacions que resulten del present l'estudi és la necessitat d'incloure, dins el ventall de polítiques metropolitanes, les polítiques de temps. L'experiència europea en aquest tipus de polítiques és analitzada en profunditat en la segona part de l'estudi. Abasten des de la conciliació i la flexibilització dels horaris laborals, fins a la flexibilització i la desincronització del horaris de la ciutat, la racionalització de l'accessibilitat als serveis públics o la creació i la coordinació de bancs de temps, passant per la millora de la mobilitat, però també, finalment, per la reestructuració de l'ús de la ciutat i per la requalificació urbana. En aquest mateix sentit, als poders públics, singularment als poders locals, se'ls planteja el repte d'integrar aquesta dimensió temporal també en l'urbanisme i l'ordenació del territori.

La ciutat i el territori són una combinació de llocs, de moviments i de temps. Concebre, desenvolupar i gestionar les ciutats i el territori exigeix, per tant, prendre en consideració simultàniament l'entorn construït, els fluxos i els usos del temps.

Així, el repartiment de les activitats sobre els territoris urbans, la concepció, la localització i el funcionament dels equipaments o la invenció i la creació dels espais públics han de tenir en compte el funcionament de l'àrea metropolitana a tota hora, tant de dia com de nit, i fer compatible espacialment la diversitat de pràctiques temporals. És necessari pensar al mateix temps l'àrea metropolitana que treballa, l'àrea metropolitana que dorm, l'àrea metropolitana que s'abasteix o l'àrea metropolitana que es diverteix.

---



Avui encara, el *zoning* dels plans d'urbanisme o el *zonatge*, metodològicament homotètic, del planejament territorial és essencialment espacial, físic. La *mixitat* funcional, si és permès el gal·licisme, i la *mixitat* social només hi són contemplades espacialment.

No obstant això, hi ha altres *mixitats* i altres segregacions temporals: els centres de les ciutats, per exemple, no els ocupen els mateixos grups socials al mateix temps ni per fer-hi les mateixes activitats. I els carrers i els espais públics dels barris residencials són freqüentats en diferents hores per població de diferents grups d'edat.

Identificar els interessos col·lectius en matèria d'espais-temps urbans, de territoris-temps, si es vol, i elaborar solucions admeses com a interès general requereix, doncs, la presa en consideració dels usos múltiples i diversificats del temps.

Dins d'aquesta perspectiva, hi ha una noció que apareix com a particularment important: la de **centralitat temporal**. L'existència d'una zona urbana capaç d'aportar als ciutadans, vint-i-quatre hores sobre vint-i-quatre, gairebé la totalitat dels productes i els serveis urbans sembla coherent amb una certa tradició de centralitat de les ciutats europees, i gestionable per part dels poders públics que d'una forma més directa poden ajudar les categories socials desfavorides a accedir-hi.

Després d'haver ordenat, durant dècades, l'espai per a infraestructures que assoleixen els límits de la seva capacitat, s'ha d'ordenar el temps!



## 2. Els usos socials del temps

En aquest capítol es descriu l'ús social del temps dels habitants dels municipis del PEMB, i com aquest varia segons les seves característiques sociodemogràfiques i les seves circumstàncies vitals. També s'analitza quins són els usos socials del temps d'acord amb el territori de residència.

La primera part del capítol descriu el temps dels ciutadans estructurat en les tres grans esferes d'activitat que conformen la vida quotidiana:

- Temps de treball mercantil
- Temps de treball familiar domèstic
- Temps lliure i de lleure

La segona part analitza com aquestes tres esferes temporals conflueixen i determinen el temps de vida quotidiana. Es calcula la càrrega total de temps que suposa per a la població la suma del treball mercantil i del treball familiar domèstic, i quina és la seva percepció sobre la disponibilitat de temps lliure.

La font de dades utilitzada per a l'anàlisi és l'*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població* (ECVHP). Es disposa de dades de l'ECVHP des de 1985, i s'han treballat resultats de les quatre edicions existents (1985, 1990, 1995, 2000).<sup>1</sup>

---

1. El tractament territorial és diferent en cada edició de l'enquesta. La informació detallada es troba en l'annex metodològic.





### 2.1. Activitats quotidianes i temps

L'ús del temps es pot definir metodològicament a partir de les activitats realitzades en cada moment del dia. La vida quotidiana es compon de tres grans grups d'activitats: les activitats laborals o productives, les tasques familiars i domèstiques i el temps lliure, cadascun dels quals té un temps de realització associat.

#### 2.1.1. Temps de treball mercantil

El treball mercantil ocupa un lloc central en la configuració de la vida quotidiana i esdevé l'eix central sobre el qual s'organitza la jornada diària de les persones.

L'anàlisi d'aquest àmbit s'estructura en dues parts:

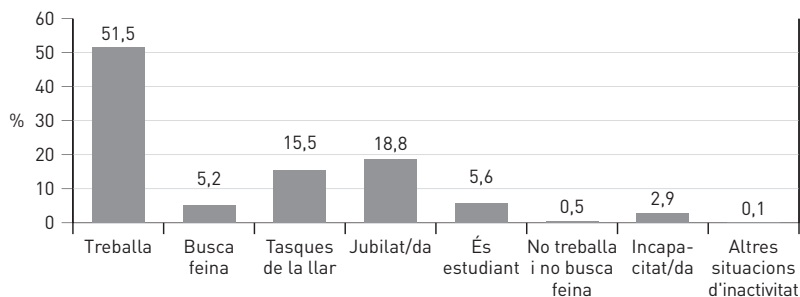
- En primer lloc, es descriu la relació de la població amb l'activitat laboral, atès que la gestió temporal de cada individu difereix segons si treballa o no.
- En segon lloc, s'analitza el temps dedicat al treball mercantil (el tipus de jornada laboral, els motius pels quals es fa aquest tipus de jornada i les hores que s'hi destinen).

El temps que les persones dediquen al treball mercantil varia d'acord amb les seves circumstàncies vitals i, en especial, el moment del cicle vital en què es troben. Per tal d'observar quines són aquestes diferències, les dades es presenten per al conjunt de població dels municipis del PEMB i, també, segmentades segons el territori de residència i les característiques sociodemogràfiques dels individus.

#### La relació de la població amb l'activitat

La relació amb l'activitat condiona les possibilitats de gestió del temps de les persones. El gràfic següent mostra la situació laboral dels habitants dels municipis del PEMB. L'any 2000 més de la meitat de població està ocupada (51,5%). De la resta, la major part està en situació d'inactivitat: un 18,8% són jubilats i un 15,5% són persones amb dedicació exclusiva a les tasques de la llar.

---

**Gràfic 2.1. Situació davant de l'activitat laboral. PEMB, 2000**

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

El percentatge de població que treballa augmenta a mesura que el territori de residència s'allunya del centre metropolità: a la ciutat de Barcelona és d'un 50,0%, a la primera corona és d'un 52,6% i a la segona corona és d'un 59,4%. El percentatge més alt de població jubilada correspon a la ciutat de Barcelona (21,4%), mentre que a la primera corona és d'un 15,4% i a la segona, d'un 18,1%. També a Barcelona és on hi ha més proporció de població estudiant (6,5% respecte de 4,6% a la primera corona i 3,7% a la segona). Pel que fa a les persones que es dediquen a les tasques domèstiques, són més nombroses a la primera corona (17,5%) que a Barcelona i a la segona corona (13,9% o 11,1%, respectivament).

**Taula 2.1. Situació davant de l'activitat laboral segons el territori de residència, 2000 (en %)**

	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB
Treballa	51,5	50,0	52,6	59,4	53,9
No treballa però busca feina	5,2	4,8	5,7	3,9	4,8
Dedicació a les tasques de la llar	15,5	13,9	17,5	11,1	14,1
És jubilat/da	18,8	21,9	15,4	18,1	18,6
És estudiant	5,6	6,5	4,6	3,7	5,0
No treballa i no busca feina	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5
Està incapacitat/da	2,9	2,1	3,8	3,4	3,1
Altres situacions d'inactivitat	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB



L'evolució dels darrers deu anys permet dibuixar escenaris diferents vinculats a la conjuntura econòmica, però també a canvis estructurals en el mercat de treball. Les persones que es dediquen de manera exclusiva a les tasques de la llar han disminuït d'un 20,6% a un 15,5% entre l'any 1990 i l'any 2000, fet que es pot relacionar amb la progressiva entrada de les dones al mercat laboral. D'altra banda, el percentatge de jubilats ha augmentat d'un 15,6% a un 18,8%. El percentatge de població ocupada es manté similar al de l'any 1990 (prop d'un 50%), després de la recessió econòmica de l'any 1995.

**Taula 2.2. Situació davant de l'activitat laboral. PEMB, 1990-2000 (en %)**

	1990	1995	2000
Treballa	50,3	42,8	51,5
No treballa però busca feina	6,5	11,0	5,2
Dedicació a les tasques de la llar	20,6	19,1	15,5
És jubilat/da	15,6	15,9	18,8
És estudiant	3,3	6,8	5,6
No treballa i no busca feina	0,5	1,0	0,5
Està incapacitat/da	2,9	3,2	2,9
Altres situacions d'inactivitat	0,2	0,2	0,1
Total	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB

En general, aquestes tendències es reproduïxen de manera similar arreu de la RMB.<sup>2</sup> A la segona corona és on el creixement de l'ocupació ha estat més pronunciat: ha passat del 45,8% el 1995 al 59,4% l'any 2000. A Barcelona i la primera corona també ha augmentat la proporció de població que treballa, però de forma menys acusada (uns vuit punts). En lògica conseqüència, la població que busca feina ha baixat en tots els territoris, sobretot a la segona corona: del 10,8%, l'any 1995, a un 3,9%, l'any 2000.

2. Vegeu annex Taula A2.1 Situació davant de l'activitat laboral segons el territori de residència, 1985-2000.



Des del punt de vista de les característiques sociodemogràfiques dels individus, una de les variables que presenta diferències més grans en la situació d'activitat és el sexe. El percentatge d'homes que treballa és molt superior al de les dones (63,7% versus 40,7%). Per contra, la proporció de dones que es dedica a tasques domèstiques és d'un 29,1%, mentre que entre els homes aquest percentatge no arriba a l'1%. La proporció més gran d'homes que treballa es tradueix en un percentatge també superior de jubilats (21,4% contra un 16,5% de dones).

**Taula 2.3. Situació davant de l'activitat laboral segons el sexe. PEMB, 2000 (en %)**

	Home	Dona
Treballa	63,7	40,7
No treballa però busca feina	5,2	5,2
Dedicació a les tasques de la llar	0,1	29,1
És jubilat/da	21,4	16,5
És estudiant	5,5	5,7
No treballa i no busca feina	0,4	0,6
Està incapacitat/da	3,6	2,2
Altres situacions d'inactivitat	0,2	0,0
Total	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Respecte a l'edat, el grup amb percentatge més gran de població que treballa és el de vint-i-cinc a trenta-quatre anys (81,1%). El segueix el grup de trenta-cinc a quaranta-quatre anys amb un 78,9%. D'altra banda, el percentatge més gran d'aturats es troba entre els menors de vint-i-cinc anys, amb un 10% de població que busca feina.

**Taula 2.4. Situació davant de l'activitat laboral segons l'edat. PEMB, 2000 (en %)**

	menys de 25 anys	25 a 34 anys	35 a 44 anys	45 a 54 anys	55 a 64 anys	65 anys i més
Treballa	50,6	81,1	78,9	67,7	39,9	1,9
No treballa però busca feina	10,0	9,0	4,7	4,1	5,5	0,0
Dedicació a les tasques de la llar	1,1	5,1	12,9	22,1	27,9	22,6
És jubilat/da	0,0	0,0	0,0	0,7	19,7	72,9
És estudiant	37,0	2,6	0,6	0,0	0,0	0,0
No treballa i no busca feina	0,4	0,1	0,8	0,6	1,0	0,3
Està incapacitat/da	0,3	2,0	2,1	4,9	6,0	2,3
Altres situacions d'inactivitat	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

El nivell d'estudis també incideix en la situació davant l'activitat laboral.<sup>3</sup> Així a mesura que el nivell d'estudis és més elevat, augmenta la proporció d'entrevistats que treballen (del 13,3% dels que no tenen estudis fins al 83,5% dels que tenen estudis universitaris). Per contra, la població jubilada i les persones que es dediquen a les tasques de la llar disminueixen a mesura que creix el nivell educatiu.

### **Temps dedicat al treball mercantil**

El temps dedicat al treball mercantil, com ja s'ha dit, és el temps central de la jornada per a gran part de la població. Per tal de fer una anàlisi detallada d'aquesta esfera temporal s'analitzen les variables següents: tipus de jornada, motiu pel qual es fa aquesta jornada i nombre d'hores que es dediquen al treball mercantil al llarg de la setmana.

3. Vegeu annex Taula A2.2 Situació davant de l'activitat laboral segons característiques sociodemogràfiques. PEMB, 2000.



## Tipus de jornada laboral

L'anàlisi de les jornades constitueix una primera aproximació a la dedicació dels entrevistats del territori del PEMB al treball mercantil.

La gran majoria dels residents als municipis del PEMB treballen a temps complet, mentre que la població que treballa a temps parcial és molt més minoritària (88,1% versus 11,4%). Només la ciutat de Barcelona presenta una lleugera diferència respecte a les corones metropolitanes: és on hi ha un percentatge més alt de població que treballa a temps parcial (un 12,6% respecte al 10% de la resta de territoris).

**Taula 2.5. Tipus de jornada realitzada per la població ocupada segons el territori de residència, 2000 (en %)**

	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB
A temps complet	88,1	86,7	89,9	89,7	88,7
A temps parcial	11,4	12,6	10,0	10,1	10,9
Ns/Nc	0,5	0,7	0,1	0,2	0,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de vida de la població, 2000. IERMB

El percentatge de població del territori del PEMB que treballa a jornada completa ha augmentat des del 1995: ha passat d'un 83% a un 88% l'any 2000, creixement comú en tota la regió metropolitana.<sup>4</sup>

4. Vegeu annex Taula A2.3 Tipus de jornada realitzada per la població ocupada segons el territori de residència. 1995-2000.

**Taula 2.6. Tipus de jornada realitzada per la població ocupada. PEMB, 1995-2000 (en %)**

	1995	2000
A temps complet	83,0	88,1
A temps parcial	17,0	11,4
Ns/Nc	-	0,5
Total	100,0	100,0

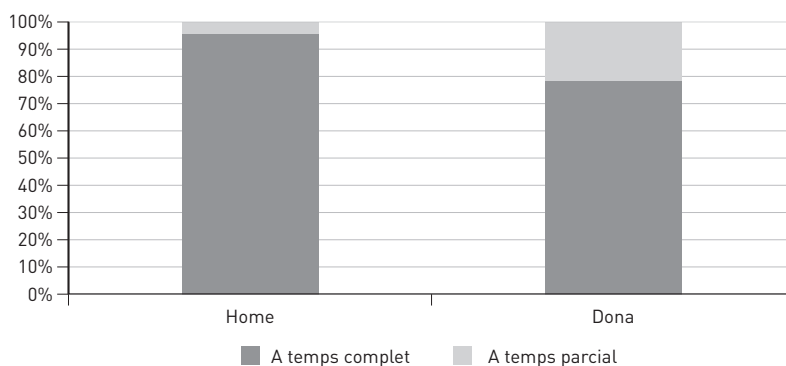
Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1995-2000. IERMB

El tipus de jornada laboral que es fa varia de forma significativa segons les característiques sociodemogràfiques de cada individu.

El sexe és la variable que marca més diferència. Gairebé tots els homes fan jornada completa (95,5%), mentre que el percentatge de dones que treballen a temps complet baixa fins al 78%. En lògica conseqüència, la jornada parcial té més pes entre les dones que entre els homes (21,3% i 4,2%, respectivament).

**Gràfic 2.2. Tipus de jornada realitzada per la població ocupada segons el sexe. PEMB, 2000**

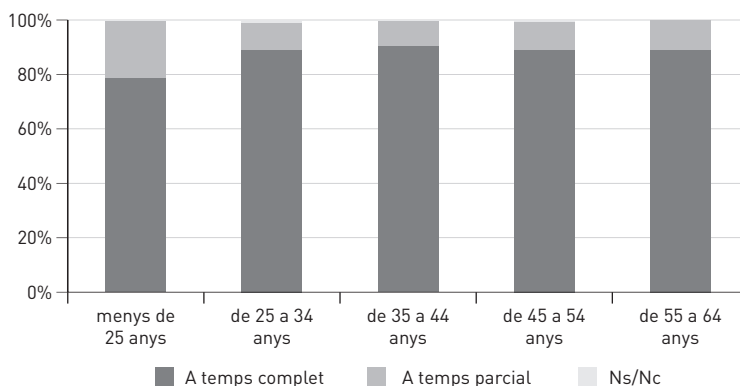


Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

L'edat també estableix diferències significatives. A mesura que augmenta, creix el percentatge de població que treballa a jornada completa, i disminueix la població que treballa a temps parcial. Així, la feina a temps parcial arriba al 20,8% entre els més joves (menys de vint-i-cinc anys) i baixa fins a xifres situades al voltant del 10% en els següents grups d'edat.<sup>5</sup>

**Gràfic 2.3. Tipus de jornada realitzada per la població ocupada segons l'edat. PEMB, 2000**



Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Una altra característica que diferencia el tipus de jornada és la categoria professional. Els ocupats de categoria professional alta i mitjana són els que més treballen a jornada completa (91,8% i 91,7%, respectivament). Els de categoria professional baixa ho fan en un 82,8% dels casos. Així, la jornada parcial té més pes entre les categories professionals baixes (16,9%) que entre les categories professionals superiors.<sup>6</sup>

5. Vegeu annex Taula A2.4 Tipus de jornada realitzada per la població ocupada segons les característiques sociodemogràfiques. PEMB, 2000.

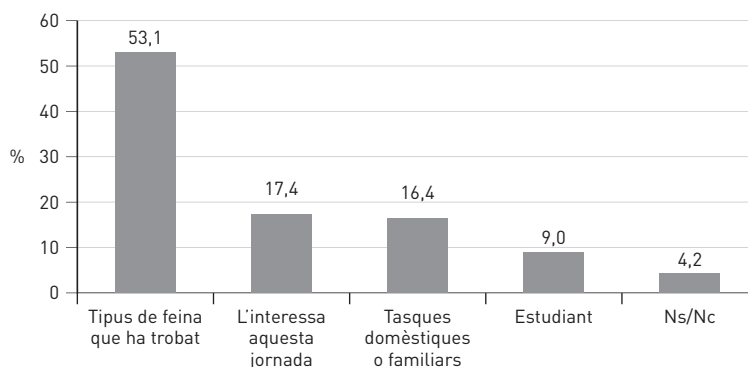
6. Vegeu annex Taula A2.4 Tipus de jornada realitzada per la població ocupada segons les característiques sociodemogràfiques. PEMB, 2000.



### Motius segons el tipus de jornada laboral

Els motius pels quals es fa jornada parcial posen de manifest les limitacions d'alguns col·lectius en el mercat laboral. El 53,1% dels entrevistats del PEMB treballen a jornada parcial perquè és el tipus de feina que han trobat. La resta de motius per fer aquest tipus de jornada fan referència a aquesta elecció com a mesura de conciliació entre les diferents esferes temporals. Un 17,4% declara que fa jornada parcial perquè li interessa i un 16,4% la fa per poder compaginar la feina amb les tasques familiars domèstiques. Els estudis són una altra raó per treballar a temps parcial en un 10,4% dels casos.

#### Gràfic 2.4. Motiu principal pel qual es fa jornada parcial. PEMB, 2000



Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

L'anàlisi territorial permet observar algunes diferències entre les corones metropolitanes, especialment a la segona, en la qual hi ha el percentatge més baix de població que treballa a jornada parcial perquè és el tipus de feina que ha trobat (43,5%), i el més alt vinculat a la conciliació amb les tasques del treball familiar domèstic (30,7%).



### Taula 2.7. Motiu principal pel qual es fa jornada parcial segons el territori de residència, 2000 (en %)

	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB
Tipus de feina que ha trobat	53,1	51,2	54,6	43,5	49,6
Tasques domèstiques o familiars	17,4	17,8	13,9	30,7	21,0
L'interessa aquesta jornada	16,4	19,2	15,9	12,9	16,1
Estudiant	9,0	7,6	10,9	12,0	10,0
Ns/Nc	4,2	4,1	4,7	0,8	3,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Pel que fa a l'evolució de les dades entre 1995 i 2000, el percentatge de població que treballa a temps parcial perquè és el tipus de feina que ha trobat creix d'un 49,7% a un 53,1%.

### Taula 2.8. Motiu principal pel qual es fa jornada parcial. PEMB, 1995-2000 (en %)

	1995	2000
Tipus de feina que ha trobat	49,7	53,1
L'interessa aquesta jornada	18,0	17,4
Tasques domèstiques o familiars	17,9	16,4
Estudiant	10,4	9,0
Ns/Nc	3,9	4,2
Total	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1995-2000. IERMB

L'augment de la població que declara fer jornada parcial perquè és la feina que ha trobat es dona en tots els territoris d'anàlisi (amb increments d'1 a 3 punts), tret de la segona corona, en la qual ha baixat significativament (d'un 55,1% a un 43,5%).<sup>7</sup>

7. Vegeu annex Taula A2.5 Motiu principal pel qual es fa jornada parcial segons territori de residència. 1995-2000.



Els motius per treballar a jornada parcial varien segons les característiques sociodemogràfiques dels entrevistats,<sup>8</sup> en especial, segons el sexe dels individus. El 53,9% de les dones declara fer aquest tipus de jornada perquè és el que ha trobat, respecte del 49% dels homes. En canvi, quan es fa jornada parcial per interessos personals, el percentatge d'homes és molt superior al de dones (25,3% i 15,3%, respectivament).

### **Les hores de dedicació al treball**

La població ocupada dels municipis del PEMB inverteix 40 hores i 52 minuts de mitjana a la setmana en el treball mercantil. Aquesta dada correspon a una jornada laboral majoritària de 35 a 40 hores (60,9% dels ocupats). En concret, un 50,2% treballa 40 hores setmanals, un 25,8% treballa menys de 40 hores i un 22,4% hi dedica més de 40 hores a la setmana.

L'anàlisi territorial mostra algunes diferències entre la ciutat de Barcelona i la resta del territori de la RMB. En mitjana d'hores, a tots els territoris es treballa entre 40 i 41 hores. Tanmateix, en analitzar la distribució en hores s'observa com Barcelona és el territori en el qual hi ha una proporció més baixa de població que treballa 40 hores (45,5%, mentre que a les corones són més del 50%). Això s'explica perquè a Barcelona és on hi ha més proporció de treballadors amb jornada de 35 a 39 hores (un 13,4%, mentre que a les corones no arriba al 10%).

---

8. Vegeu annex Taula A2.6 Motius de la jornada parcial segons característiques sociodemogràfiques. PEMB, 2000.



**Taula 2.9. Nombre d'hores treballades per la població ocupada durant la darrera setmana segons el territori de residència, 2000 (en %)**

	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB
Menys de 10 hores	1,3	1,5	1,2	1,0	1,2
11 a 20 hores	5,5	6,5	4,9	5,0	5,4
21 a 34 hores	8,3	8,6	7,4	7,1	7,7
35 a 39 hores	10,7	13,4	8,5	7,8	9,8
40 hores	50,2	45,5	54,9	56,0	52,2
41 a 50 hores	12,0	12,6	11,1	12,0	11,9
Més de 50 hores	10,4	9,7	11,2	9,8	10,2
Ns/Nc	1,6	2,2	0,9	1,2	1,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Nombre mitjà d'hores (hh:mm:ss)</b>	<b>40:52:55</b>	<b>40:24:02</b>	<b>41:20:42</b>	<b>41:02:02</b>	<b>40:55:29</b>

Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

El nombre mitjà d'hores de dedicació al treball mercantil s'ha mantingut estable en els darrers anys, al voltant de les 40 hores arreu del territori metropolità.<sup>9</sup>

**Taula 2.10. Nombre d'hores treballades per la població ocupada durant la darrera setmana. PEMB, 1990-2000 (en %)**

	1990	1995	2000
Menys de 10 hores	1,3	2,7	1,3
11 a 20 hores	4,2	7,2	5,5
21 a 34 hores	6,5	8,0	8,3
35 a 39 hores	10,7	11,1	10,7
40 hores	53,0	49,2	50,2
41 a 50 hores	11,8	10,5	12,0
Més de 50 hores	11,3	10,2	10,4
Ns/Nc	1,1	1,1	1,6
Total	100,0	100,0	100,0
<b>Nombre mitjà d'hores (hh:mm)</b>	<b>41:16</b>	<b>39:52</b>	<b>40:52</b>

Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB

9. Vegeu annex Taula A2.7 Nombre d'hores treballades per la població ocupada durant la darrera setmana. 1990-2000.



Per entendre les desigualtats en les pautes de dedicació temporal al treball mercantil, cal tenir presents les característiques sociodemogràfiques de la població. Tal com ja s'ha observat en el tipus de jornada laboral, els homes destinen més hores al treball mercantil (43 hores i 42 minuts de mitjana a la setmana) que les dones (36 hores i 59 minuts). El percentatge d'homes que treballen més de 45 hores a la setmana és del 27,7%, mentre que el de dones és d'un 15%.

**Taula 2.11. Nombre d'hores treballades per la població ocupada durant la darrera setmana segons el sexe. PEMB, 2000 (en %)**

	Home	Dona
Menys de 10 hores	0,7	2,1
11 a 20 hores	1,7	10,8
21 a 34 hores	4,7	13,3
35 a 39 hores	7,6	14,9
40 hores	56,2	42,0
41 a 50 hores	13,2	10,2
Més de 50 hores	14,5	4,8
Ns/Nc	1,4	1,9
Total	100,0	100,0
<b>Mitjana d'hores setmanals (hh:mm)</b>	<b>43:42</b>	<b>36:59</b>

Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

El temps de dedicació al treball mercantil augmenta a mesura que avança l'edat de les persones. Així, els més joves són el col·lectiu que menys temps ocupa en el treball mercantil (38 hores la setmana); i les persones de cinquanta-cinc a seixanta-quatre anys són les que més hores hi destinen: 42 hores i 41 minuts de mitjana setmanal.

**Taula 2.12. Nombre d'hores treballades per la població ocupada durant la darrera setmana segons l'edat. PEMB, 2000 (en %)**

	menys de 25 anys	25 a 34 anys	35 a 44 anys	45 a 54 anys	55 a 64 anys	65 anys i més*
Menys de 10 hores	2,6	0,9	1,6	1,2	0,0	5,6
11 a 20 hores	9,3	5,3	4,4	4,6	6,7	0,0
21 a 34 hores	12,2	7,2	8,0	9,2	6,1	0,0
35 a 39 hores	4,8	11,3	13,5	11,1	8,4	14,4
40 hores	56,4	53,0	47,3	47,8	47,8	37,4
41 a 50 hores	8,7	12,9	12,1	10,6	14,5	24,8
Més de 50 hores	5,4	7,8	11,5	13,3	15,8	5,1
Ns/Nc	0,7	1,6	1,6	2,3	0,8	12,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Mitjana d'hores setmanals (hh:mm)</b>	<b>37:55</b>	<b>40:40</b>	<b>41:20</b>	<b>42:41</b>	<b>42:41</b>	<b>42:01</b>

Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

\*Les dades per a aquest col·lectiu d'edat són indicatives, perquè la mostra no és suficientment significativa.

Segons la categoria professional, els que més temps dediquen al treball mercantil són els ocupats de categoria professional alta (44 hores i 4 minuts setmanals); i els que menys són els de categoria professional baixa, amb gairebé 39 hores de mitjana la setmana.

**Taula 2.13. Nombre d'hores treballades per la població ocupada durant la darrera setmana segons la categoria professional. PEMB, 2000 (en %)**

	Alta	Mitjana	Baixa
Menys de 10 hores	1,3	0,5	2,1
11 a 20 hores	2,4	4,1	8,4
21 a 34 hores	10,6	7,3	8,2
35 a 39 hores	10,9	15,5	5,8
40 hores	40,0	47,7	56,8
41 a 50 hores	14,2	12,6	10,5
Més de 50 hores	19,2	10,2	7,1
Ns/Nc	1,5	2,2	1,0
Total	100,0	100,0	100,0
<b>Mitjana d'hores setmanals (hh:mm)</b>	<b>44:04</b>	<b>41:30</b>	<b>38:56</b>

Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB



El nivell d'estudis també incideix en el temps de dedicació al treball mercantil. El col·lectiu que menys temps hi destina és el d'estudis universitaris, amb una mitjana de 38 hores i 51 minuts la setmana (hi pot tenir a veure el percentatge més gran de treball a temps parcial entre els joves). Els que tenen estudis secundaris hi dediquen una mica més de temps, 41 hores i 15 minuts la setmana, i el grup amb estudis primaris és el que més temps hi inverteix: una mitjana de 41 hores i 49 minuts la setmana.

El percentatge més elevat de població que treballa més de 40 hores es troba en la població sense estudis (29,5%).

**Taula 2.14. Nombre d'hores treballades per la població ocupada durant la darrera setmana segons els estudis acabats. PEMB, 2000 (en %)**

	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris
Menys de 10 hores	3,6	1,3	1,0	1,4
11 a 20 hores	8,2	6,8	4,3	5,3
21 a 34 hores	9,2	6,2	7,7	12,3
35 a 39 hores	4,2	4,2	10,2	22,3
40 hores	42,9	55,9	52,2	39,8
41 a 50 hores	13,3	11,1	13,1	11,2
Més de 50 hores	16,2	13,7	9,3	6,1
Ns/Nc	2,3	0,8	2,3	1,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Mitjana d'hores setmanals (hh:mm)</b>	<b>41:03</b>	<b>41:49</b>	<b>41:15</b>	<b>38:51</b>

Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB



### 2.1.2. Temps de treball familiar domèstic

El temps de treball familiar domèstic és aquell destinat a les tasques de l'àmbit reproductiu, que inclouen tant el temps que es dedica a la família (alimentació, salut, higiene, cura i creixement dels fills, rutines i relacions familiars, etc.) com el que es dedica específicament a les tasques de la llar (neteja, manteniment i reparació, etc.).

Cal tenir en compte que, a diferència del treball mercantil, la delimitació de temps dedicat a les activitats familiars i domèstiques no és tan clara. Les persones no perceben nítidament quant de temps dediquen a aquestes tasques, perquè es duen a terme de forma transversal, es fan enmig d'altres activitats, i sovint de manera simultània. Tanmateix, per tal d'obtenir una aproximació al temps que es dedica a l'esfera familiar i domèstica, en aquest apartat s'estudia la quantitat d'hores que els individus hi dediquen d'acord amb els resultats de l'*Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població*.

#### Hores dedicades al temps familiar domèstic

La major part dels habitants dels municipis del PEMB dediquen més de 10 hores setmanals a les tasques familiars i domèstiques (45,3%). La resta es concentren entre els que hi dediquen de 6 a 10 hores i de 3 a 6 hores (15,2% i 11,7%, respectivament). També destaca el 13,6% que no hi dedica cap moment durant la setmana. D'aquestes dades se'n desprèn que la mitjana de temps dedicat la setmana a aquest tipus de tasques és de 15 hores i 46 minuts.

Els residents a la primera corona són els que destinen més temps al treball familiar i domèstic (més de setze hores i mitja la setmana). Per contra, la menor dedicació se situa a la segona corona, amb catorze hores i mitja setmanals.



**Taula 2.15. Hores setmanals que les persones dediquen a les tasques de la llar segons el territori de residència, 2000 (en %)**

	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB
Cap hora	13,6	12,5	14,6	17,0	14,6
Una hora o menys	2,9	3,0	3,0	2,4	2,8
De més d'1 a 2 hores	5,0	5,7	4,2	4,6	4,9
De més de 2 a 3 hores	3,6	3,7	3,4	3,4	3,5
De més de 3 a 6 hores	11,7	11,9	11,8	13,2	12,3
De més de 6 a 10 hores	15,2	16,4	13,7	14,2	14,8
Més de 10 hores	45,3	43,0	47,7	44,0	44,8
Ns/Nc	2,7	3,8	1,7	1,2	2,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Mitjana hores setmanals (hh:mm:ss)</b>	<b>15:46:51</b>	<b>15:07:13</b>	<b>16:34:29</b>	<b>14:30:35</b>	<b>15:23:02</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

L'evolució de les dades entre l'any 1990 i l'any 2000 mostra una tendència progressiva a invertir menys temps en el treball familiar domèstic. De mitjana, s'ha baixat de 18 hores i 44 minuts setmanals, l'any 1990, a 15 hores i 46 minuts, l'any 2000. Han augmentat les dedicacions d'entre 1 i 10 hores, en detriment de les dedicacions més extenses. També s'observa un decrement significatiu del percentatge de persones que no hi dediquen cap hora (del 24,8% al 13,6%).



**Taula 2.16. Hores setmanals que les persones dediquen a les tasques de la llar. PEMB, 1990-2000 (en %)**

	1990	1995	2000
Cap hora	24,8	19,1	13,6
Una hora o menys	1,6	2,2	2,9
De més d'1 a 2 hores	3,5	4,0	5,0
De més de 2 a 3 hores	2,4	3,5	3,6
De més de 3 a 6 hores	8,8	10,5	11,7
De més de 6 a 10 hores	10,7	10,6	15,2
Més de 10 hores	45,5	49,1	45,3
Ns/Nc	2,7	1,0	2,7
Total	100,0	100,0	100,0
<b>Hores treball familiar domèstic setmanal (hh:mm:ss)</b>	<b>18:44:25</b>	<b>18:10:56</b>	<b>15:46:51</b>
<b>Hores treball familiar domèstic diari (hh:mm)</b>	<b>2:35</b>	<b>2:40</b>	<b>2:15</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB

La tendència a disminuir el temps de dedicació a les tasques domèstiques i familiars es dona en tot el territori metropolità.<sup>10</sup>

Les dedicacions al treball familiar domèstic són molt desiguals entre els diferents grups socials, sobretot segons el sexe dels individus. Les dones destinen més del triple d'hores que els homes a aquest tipus de treball: el 66,6% de les dones dedica més de deu hores la setmana a les tasques de la llar, mentre que entre els homes aquest percentatge baixa fins al 20,9%. Per contra, el 24,2% dels homes declara no ocupar cap hora a aquestes tasques, mentre que entre les dones aquest percentatge és només del 4,2%. De mitjana, les dones hi dediquen una mica més de vint-i-tres hores setmanals i els homes poc més de set hores.

10. Vegeu annex Taula A2.8 Hores diàries que les persones dediquen a les tasques de la llar segons el territori de residència. 1990-2000.



**Taula 2.17. Hores setmanals que les persones dediquen a les tasques de la llar segons el sexe. PEMB, 2000 (en %)**

	Home	Dona
Cap hora	24,2	4,2
Una hora o menys	4,6	1,4
De més d'1 a 2 hores	8,1	2,2
De més de 2 a 3 hores	5,5	1,9
De més de 3 a 6 hores	16,3	7,7
De més de 6 a 10 hores	18,7	12,2
Més de 10 hores	20,9	66,6
Ns/Nc	1,8	3,6
Total	100,0	100,0
<b>Hores treball familiar domèstic setmanal (hh:mm:ss)</b>	<b>07:20:12</b>	<b>23:18:18</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

A mesura que augmenta l'edat també ho fa el temps de les tasques domèstiques. De mitjana, les persones de menys de vint-i-cinc anys hi dediquen 6 hores i 14 minuts, que passen a ser 11 hores i 41 minuts en el següent grup d'edat (a causa, sobretot, de l'emancipació) i va augmentant fins a arribar a les 19 hores i 10 minuts dels de més de seixanta-cinc anys.

**Taula 2.18. Hores setmanals que les persones dediquen a les tasques de la llar segons l'edat. PEMB, 2000 (en %)**

	menys de 25 anys	25 a 34 anys	35 a 44 anys	45 a 54 anys	55 a 64 anys	65 anys i més
Cap hora	19,4	12,8	9,0	10,3	15,3	15,4
Una hora o menys	7,2	4,0	1,5	2,6	2,0	1,3
De més d'1 a 2 hores	12,7	5,7	3,6	3,6	3,5	2,4
De més de 2 a 3 hores	8,4	3,8	2,7	3,0	3,1	1,8
De més de 3 a 6 hores	18,4	17,3	13,1	10,1	7,4	5,9
De més de 6 a 10 hores	17,6	19,3	17,7	12,3	10,1	13,7
Més de 10 hores	15,5	34,2	50,6	54,4	55,8	55,6
Ns/Nc	0,9	2,9	1,7	3,6	2,8	4,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Hores treball familiar domèstic setmanal (hh:mm:ss)</b>	<b>06:14:23</b>	<b>11:41:11</b>	<b>17:26:17</b>	<b>19:37:07</b>	<b>19:04:40</b>	<b>19:10:02</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB



Pel que fa la categoria professional, s'observa que els entrevistats de categories professionals més baixes tenen una dedicació a les tasques de la llar més intensa: el 49% d'aquest col·lectiu hi dedica més de deu hores la setmana. En canvi, la població amb una categoria professional alta es concentra més entre els que hi destinen de tres a deu hores. Aquestes dades es tradueixen en una mitjana d'hores de dedicació que va des de les gairebé deu hores dels de categoria professional alta a les disset dels de categoria professional baixa.

**Taula 2.19. Hores setmanals que les persones dediquen a les tasques de la llar segons la categoria professional. PEMB, 2000 (en %)**

	Alta	Mitjana	Baixa
Cap hora	16,2	12,9	13,9
Una hora o menys	3,3	3,1	2,9
De més d'1 a 2 hores	5,4	4,6	5,1
De més de 2 a 3 hores	5,6	4,2	2,7
De més de 3 a 6 hores	18,6	13,7	9,8
De més de 6 a 10 hores	18,4	17,6	13,9
Més de 10 hores	30,5	41,2	49,0
Ns/Nc	2,0	2,6	2,8
Total	100,0	100,0	100,0
<b>Hores treball familiar domèstic setmanal (hh:mm:ss)</b>	<b>09:54:01</b>	<b>14:14:20</b>	<b>17:05:34</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

El nivell d'estudis també presenta diferències en el temps de realització de les tasques familiars i domèstiques. A més nivell d'estudis, menys temps de dedicació. El col·lectiu sense estudis hi destina 21 hores i 15 minuts de mitjana, mentre que els d'estudis universitaris hi dediquen força menys: 10 hores i 35 minuts la setmana.

**Taula 2.20. Hores setmanals que les persones dediquen a les tasques de la llar segons els estudis acabats. PEMB, 2000 (en %)**

	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris
Cap hora	14,3	14,2	13,7	10,7
Una hora o menys	1,7	1,9	4,6	3,5
De més d'1 a 2 hores	2,2	4,2	6,5	6,6
De més de 2 a 3 hores	1,2	2,6	5,2	5,1
De més de 3 a 6 hores	5,9	8,5	15,7	18,1
De més de 6 a 10 hores	10,9	11,7	19,5	20,0
Més de 10 hores	60,3	53,9	32,4	33,8
Ns/Nc	3,5	2,9	2,4	2,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Hores treball familiar domèstic setmanal (hh:mm:ss)</b>	<b>21:15:14</b>	<b>18:47:51</b>	<b>11:47:02</b>	<b>10:35:59</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

### 2.1.3. Temps lliure i de lleure

El temps lliure i de lleure és aquell temps que es dedica a les activitats no obligades, és a dir, activitats que no estan dins del temps de treball mercantil ni del temps de treball familiar domèstic. L'anàlisi s'estructura en tres apartats:

- Les activitats de lleure que es fan fora de casa: nombre, tipus i freqüència amb què es realitzen.
- El temps mitjà de descans de la població: a quina hora es lleva i a quina hora se'n va a dormir la població, per tal de saber quin és el moment d'inici i final de la jornada i les hores de descans.
- La disponibilitat de temps lliure: la valoració de la disponibilitat de temps lliure dels entrevistats.

#### El nombre d'activitats de lleure

Els habitants dels municipis del PEMB fan habitualment entre una i dues activitats fora de la llar (40,9% i 34,1%, respectivament). Un 15,1% fan tres activitats i els que no en fan cap o en fan més de tres no arriben al 5% en cap cas.



Aquests percentatges varien segons el territori de residència. A Barcelona ciutat la major part d'entrevistats realitza una activitat de lleure fora de casa (43,0%), mentre que els que en fan dues no arriben al 30%. En canvi, a les dues corones metropolitanes la població es distribueix més homogèniament entre els que fan una activitat i els que en fan dues: a la primera corona un 37,9% fa una activitat i un 39,6% en fa dues, i a la segona corona el 38,5% en fa una i el 34,1% en fa dues.

**Taula 2.21. Nombre d'activitats de lleure realitzades fora de la llar segons el territori de residència, 2000 (en %)**

	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB
Cap activitat	3,7	3,9	3,5	3,0	3,5
Una activitat	40,9	43,0	37,9	38,5	39,9
Dues activitats	34,1	29,3	39,6	34,1	34,1
Tres activitats	15,1	15,5	15,0	16,8	15,8
Quatre activitats	4,8	6,3	3,2	6,1	5,3
Cinc activitats	1,5	2,0	0,8	1,6	1,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Els últims cinc anys ha crescut la realització d'activitats fora de casa. D'una banda, augmenta la població que fa dues activitats (de 26,6% a 34,1%) i la que en fa tres (d'un 6,2% a un 15,1%). D'altra banda, disminueix considerablement el percentatge de població que només fa una activitat de lleure fora de casa (de 60,5% a 40,9%).

**Taula 2.22. Nombre d'activitats de lleure realitzades fora de la llar. PEMB, 1995-2000 (en %)**

	1995	2000
Cap activitat	5,2	3,7
Una activitat	60,5	40,9
Dues activitats	26,6	34,1
Tres activitats	6,2	15,1
Quatre activitats	1,3	4,8
Cinc activitats	0,2	1,5
Total	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1995-2000. IERMB

Aquest procés es dona arreu del territori metropolità.<sup>11</sup> La segona corona és on aquest canvi ha estat més acusat: els que fan una sola activitat han baixat del 64% al 37%, i els que en fan dues han augmentat del 25% al 39%.

Respecte a les característiques sociodemogràfiques, el sexe marca algunes divergències. El percentatge de dones que no realitza cap activitat de lleure fora de casa és més alt que el d'homes (4,8% i 2,3%, respectivament). Tanmateix, les dones que sí que fan alguna activitat, en fan un nombre superior que els homes. Mentre els homes es concentren entre els que fan una activitat (43,8%), les dones es distribueixen més homogèniament entre una i dues activitats, i són més nombroses que els homes en les categories de tres i més activitats.

**Taula 2.23. Nombre d'activitats de lleure realitzades fora de la llar segons el sexe. PEMB, 2000 (en %)**

	Home	Dona
Cap activitat	2,3	4,8
Una activitat	43,8	38,3
Dues activitats	33,5	34,6
Tres activitats	14,7	15,5
Quatre activitats	4,3	5,2
Cinc activitats	1,3	1,6
Total	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

11. Vegeu annex Taula A2.9 Nombre d'activitats de lleure realitzades fora de la llar segons territori de residència. 1990-2000.



L'edat és la variable sociodemogràfica que més influeix en la realització de les activitats de lleure fora de casa. A grans trets, a mesura que augmenta l'edat disminueix el nombre d'activitats de lleure que es fan. En aquest sentit, els més actius són els joves menors de vint-i-cinc anys, un 74,2% d'aquest col·lectiu declara fer entre dues o més activitats de lleure fora de casa. Per contra, més de la meitat dels majors de cinquanta-cinc anys només fan una activitat de lleure fora de casa.

**Taula 2.24. Nombre d'activitats de lleure realitzades fora de la llar segons l'edat. PEMB, 2000 (en %)**

	menys de 25 anys	25 a 34 anys	35 a 44 anys	45 a 54 anys	55 a 64 anys	65 anys i més
Cap activitat	0,4	2,1	1,8	2,2	4,4	8,9
Una activitat	25,5	32,5	38,9	43,7	51,6	50,1
Dues activitats	37,2	37,6	35,4	32,8	31,9	30,5
Tres activitats	26,3	19,6	16,3	14,4	8,8	8,2
Quatre activitats	6,8	6,1	6,8	5,3	2,7	1,9
Cinc activitats	3,9	2,2	0,8	1,7	0,6	0,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Quant a la categoria professional, s'observa que a mesura que aquesta augmenta creix el percentatge d'individus que fan dues o més activitats.

**Taula 2.25. Nombre d'activitats de lleure realitzades fora de la llar segons la categoria professional. PEMB, 2000 (en %)**

	Alta	Mitjana	Baixa
Cap activitat	2,1	3,0	4,5
Una activitat	34,1	38,1	45,4
Dues activitats	32,2	33,6	34,0
Tres activitats	19,1	16,7	13,1
Quatre activitats	8,2	6,8	2,6
Cinc activitats	4,3	1,8	0,5
Total	100,0	100,0	100,0

Submostra població ocupada

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB





Una relació similar presenta el nivell d'estudis: s'aprecia que, a més nivell educatiu, es fan més activitats de lleure fora de casa. La població amb estudis universitaris és la que té un percentatge més elevat d'individus que fan tres o més activitats (36,7%). El percentatge de població sense estudis que no fa cap activitat és d'un 9%, mentre que entre els que tenen estudis universitaris és tan sols d'un 2%.

**Taula 2.26. Nombre d'activitats de lleure realitzades fora de la llar segons els estudis acabats. PEMB, 2000 (en %)**

	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris
Cap activitat	9,0	4,2	1,1	2,0
Una activitat	55,6	44,6	35,1	28,1
Dues activitats	27,6	35,6	35,6	33,3
Tres activitats	6,4	12,1	19,7	22,7
Quatre activitats	1,2	3,0	6,4	9,8
Cinc activitats	0,2	0,5	2,1	4,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

### Tipus d'activitats de lleure

L'anàlisi de les taxes d'activitat de lleure fora de la llar mostra que l'activitat que du a terme un nombre més gran de població és passejar, amb un 57,8%. La segueix sortir amb amics o amb el/la xicot/a (20,1%), anar al cinema (19,4%) i practicar esport (16,1%).



**Taula 2.27. Taxes d'activitat de lleure realitzades fora de la llar.  
PEMB, 1990-2000 (en %)**

	1990	1995	2000
Passejar	56,3	50,9	57,8
Fer visites a familiars o amics	20,9	5,7	5,9
Excursions, viatjar	17,9	8,6	6,9
Sortir o parlar amb els amics	17,8	10,1	20,1
Cinema	14,7	10,0	19,4
Anar a comprar (mirar botigues)	14,4	8,9	14,2
Restaurants	9,2	1,6	5,4
Anar a la segona residència	7,2	0,5	0,4
Bars, pubs, discoteques, sales de ball	5,2	11,2	11,0
Practicar esport	4,4	13,2	16,1
Teatre	3,8	2,3	3,8
Platja	2,3	0,0	1,8
Assistir a espectacles esportius	2,2	1,0	0,9
Casal d'avis/club de jubilats	2,1	1,0	1,1
Museus i exposicions	2,0	2,5	3,0
Actes religiosos	2,0	0,6	0,9
Concerts, espectacles musicals	1,7	1,1	1,6
Centres cívics, corals, esplais	1,3	1,1	1,5
Xerrades, tertúlies, conferències	0,7	0,7	0,4
Voluntariat social	0,7	0,6	0,4
Hobbies	0,6	2,0	1,6
Bingo, casino, màquines de joc	0,4	0,0	0,2
Activitats amb la família i els nens	0,0	2,5	3,8
Formació (fer cursos)	0,0	1,0	0,8
Buscar feina	0,0	0,3	0,1
Hort	0,0	0,2	0,5

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB



### Temps de descans

L'anàlisi del temps de descans i, en particular, de l'hora de llevar-se i d'anar-se'n a dormir dóna informació sobre quan s'inicia i es finalitza la jornada i quantes hores es dorm.

### Hora de llevar-se i d'anar-se'n a dormir: el total d'hores de son

Els habitants dels municipis del PEMB es lleven de mitjana a les 7 hores i 47 minuts del matí, i se'n van a dormir a les 23 hores i 56 minuts. Això significa que, de mitjana, dormen gairebé vuit hores (7 hores i 51 minuts).

El territori de residència no presenta grans diferències en el temps de descans. En tots els territoris de la RMB analitzats, els seus habitants es lleven entre les 7 hores i 30 minuts i les 8 del matí, i se'n van a dormir entre les 23 hores i 45 minuts i les 24 hores.

D'aquestes dades se'n desprèn que la mitjana d'hores de descans se situa entorn de les 7 hores i 50 minuts en tots els territoris. Els barcelonins són els que menys dormen (7 hores i 48 minuts) i els habitants de la segona corona els que més (7 hores i 55 minuts).

**Taula 2.28. Hora mitjana en què la població es lleva i se'n va a dormir. Total d'hores de son segons el territori de residència. PEMB, 2000**

	Hora de llevar-se (hh:mm) <sup>12</sup>	Hora d'anar-se'n a dormir (hh:mm) <sup>13</sup>	Total hores de son (hh:mm)
Primera corona - 36 (PEMB)	07:47	23:56	07:51
Barcelona	07:53	24:04	07:48
Primera corona - 26	07:39	23:48	07:51
Segona corona	07:43	23:47	07:55
Total RMB	07:45	23:53	07:51

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

12. Vegeu annex Taula A2.13 Hora habitual en què la població es lleva els dies feiners segons el territori de residència, 1990-2000.

13. Vegeu annex Taula A2.12 Hora habitual en què la població se'n va a dormir els dies feiners segons el territori de residència, 1990-2000.



L'evolució de les dades des de l'any 1990 mostra que en deu anys els habitants del territori del PEMB han avançat l'hora d'anar-se'n a dormir uns cinc minuts i han retardat l'hora de llevar-se uns set minuts. Això implica que el total d'hores de son ha augmentat uns deu minuts en deu anys. L'evolució de les hores de descans no ha variat substancialment en cap territori de la regió metropolitana.<sup>14</sup>

**Taula 2.29. Hora mitjana en què la població es lleva i se'n va a dormir. Total d'hores de son. PEMB, 1990-2000**

	1990	1995	2000
Hora de llevar-se (hh:mm)	07:40	07:51	07:47
Hora d'anar-se'n a dormir (hh:mm)	24:02	23:57	23:56
<b>Total hores de son (hh:mm)</b>	<b>07:42</b>	<b>07:54</b>	<b>07:51</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB

Pel que fa les diferències segons les característiques sociodemogràfiques, es pot observar que les hores de descans de la població no són homogènies:

- Per sexes, els homes dormen menys que les dones. Les dones hi destinen una mitjana de 8 hores i els homes 7 hores i 39 minuts.
- Per edat, el grup de joves són els que van a dormir més tard (00.20 hores), dormen unes set hores i mitja al dia; com el grup d'entre vint-i-cinc i quaranta-quatre anys. El col·lectiu de més de vuitanta-un anys són els que van a dormir més d'hora, i també els que dormen més hores, gairebé deu hores al dia.
- Segons la categoria professional, els que dormen més –vuit hores diàries– són els de categoria professional baixa. Segons el nivell d'estudis, els que més hores dormen són els sense estudis: una mitjana de nou hores diàries.

14. Vegeu annex Taula A2.11 Hores mitjaneres de descans segons el territori de residència. 1990-2000.



**Taula 2.30. Hores mitjanes de son de la població segons les característiques sociodemogràfiques. PEMB, 2000**

		Hores de son (hh:mm)
<b>Sexe</b>	Home	07:44
	Dona	08:00
<b>Edat</b>	Menys de 25 anys	07:28
	De 25 a 44 anys	07:19
	De 45 a 64 anys	07:40
	De 65 a 80 anys	08:56
	81 anys i més	09:57
<b>Categoria professional</b>	Alta	07:19
	Mitjana	07:37
	Baixa	08:00
<b>Nivell d'estudis</b>	Sense estudis	09:00
	Estudis primaris	07:52
	Estudis secundaris	07:25
	Estudis universitaris	07:23

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

### La disponibilitat de temps lliure

El temps lliure és un temps difícil de mesurar, perquè cada individu li atribueix significats diferents. Tanmateix, més que determinar la quantitat de temps lliure que té la població, és rellevant conèixer quina és la seva percepció respecte a la seva disponibilitat. És una informació que permet una aproximació subjectiva a com la població percep el seu temps més enllà de l'àmbit estrictament de lleure, i és també un indicador indirecte de la satisfacció dels individus amb el seu temps.

Una mica més d'un terç de la població dels municipis del PEMB declara tenir poc temps lliure (34,8%), mentre que el 64,6% considera que en té entre bastant (35,1%) i molt (29,5%).

La valoració de la disponibilitat del temps lliure no presenta diferències importants en el territori. Tan sols és destacable que a la segona corona hi ha més pro-



porció d'entrevistats que consideren que disposen de poc temps lliure (39,3% versus 34% als altres territoris).

**Taula 2.31. Opinió sobre la disponibilitat de temps lliure segons el territori de residència, 2000 (en %)**

	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB
Molt	29,5	29,9	29,5	27,8	29,1
Bastant	35,1	35,1	35,8	32,6	34,5
Poc	34,8	34,0	34,6	39,3	36,0
Ns/Nc	0,6	1,0	0,1	0,2	0,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Entre l'any 1995 i l'any 2000, ha augmentat el percentatge de població que considera tenir poc temps lliure (del 31,8% al 34,8%) i ha disminuït el pes dels que afirmen tenir-ne molt (32,2% al 29,5%).

**Taula 2.32 Opinió sobre la disponibilitat de temps lliure. PEMB, 1995-2000 (en %)**

	1995	2000
Molt	32,2	29,5
Bastant	35,8	35,1
Poc	31,8	34,8
Ns/Nc	0,2	0,6
Total	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1995-2000. IERMB.

Aquesta dinàmica s'ha donat en tots els territoris de la RMB.<sup>15</sup> El percentatge de població que opina que té molt o bastant temps lliure ha baixat en tots els territoris. A Barcelona i la primera corona es redueix aproximadament d'un 68% a un 65% i a la segona corona, d'un 64% a un 60%. En lògica conseqüència, augmenta la proporció d'entrevistats que declara disposar de poc temps lliure, sobretot a la segona corona, en què del 35% de la població passen a representar el 39%.

15. Vegeu annex Taula A2.14 Opinió sobre la disponibilitat de temps lliure segons el territori de residència, 1995-2000.

Les dones perceben més la manca de temps lliure que els homes. Així, les dones que declaren tenir-ne poc són el 36,1%, mentre que els homes són el 33,1%. A la banda contrària, el 31,5% dels homes opina que té molt temps lliure, mentre que el percentatge és menor entre les dones (27,7%).

**Taula 2.33. Opinió sobre la disponibilitat de temps lliure segons el sexe. PEMB, 2000 (en %)**

	Home	Dona
Molt	31,5	27,7
Bastant	34,8	35,5
Poc	33,3	36,1
Ns/Nc	0,4	0,7
Total	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB.

Per edats s'aprecien diferències importants, sobretot a partir de l'edat de jubilació. Aquells que declaren tenir més temps lliure són els de més de seixanta-quatre anys (65,6%), seguits, de lluny, dels de cinquanta-cinc a seixanta-quatre anys (35,7%). En la resta de grups d'edat, els que opinen que tenen molt temps lliure baixen per sota del 20%.

Els que en major mesura declaren tenir poc temps lliure són els grups compresos entre els vint-i-cinc i els quaranta-quatre anys, amb percentatges de més del 45%.

**Taula 2.34. Opinió sobre la disponibilitat de temps lliure segons l'edat. PEMB, 2000 (en %)**

	Menys de 25 anys	25 a 34 anys	35 a 44 anys	45 a 54 anys	55 a 64 anys	65 anys i més
Molt	19,0	15,2	12,9	16,9	35,7	65,6
Bastant	45,6	39,2	33,9	41,4	33,9	22,7
Poc	35,0	45,1	53,1	41,8	29,6	10,3
Ns/Nc	0,4	0,5	0,1	0,0	0,8	1,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB.



Una altra característica que diferencia la percepció sobre la disponibilitat de temps lliure és la categoria professional. La taula següent mostra que els entrevistats que tenen una categoria professional més elevada perceben una menor disponibilitat de temps lliure.

**Taula 2.35. Opinió sobre la disponibilitat de temps lliure segons la categoria professional. PEMB, 2000 (en %)**

	Alta	Mitjana	Baixa
Molt	14,8	27,1	32,7
Bastant	32,4	34,2	34,8
Poc	52,0	38,1	31,9
Ns/Nc	0,8	0,6	0,6
Total	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Pel que fa al nivell d'estudis, s'observa que a mesura que aquest augmenta els entrevistats perceben que tenen menys temps lliure.

**Taula 2.36. Opinió sobre la disponibilitat de temps lliure segons el nivell d'estudis. PEMB, 2000 (en %)**

	Sense estudis	Estudis primaris	Estudis secundaris	Estudis universitaris
Molt	56,3	31,3	18,7	19,7
Bastant	23,7	35,2	40,0	36,8
Poc	19,5	33,2	40,7	42,5
Ns/Nc	0,5	0,4	0,6	1,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB





### 2.2. La convivència d'activitats

Una vegada analitzats els temps que la població dedica a les diferents activitats per separat (treball mercantil, treball familiar domèstic, temps lliure i de lleure), en aquest apartat s'estudia com aquests temps conflueixen i determinen el temps de la vida quotidiana.

Aquesta anàlisi es desenvolupa pel conjunt de la població i segons el territori de residència però també, específicament, per grups socials. El concepte de cicle vital es presenta com a principal variable estructuradora i explicativa de la caracterització dels grups socials pel que fa a les diferències en els usos socials del temps. L'ús del temps divergeix segons en quin moment del cicle vital es troba cada individu. En aquest sentit, l'edat s'ha seleccionat com a variable estructuradora dels usos del temps, en la mesura que s'associa al cicle vital.

Per aquesta raó, l'anàlisi s'ha fet sobre tres grups d'edat: joves (menys de vint-i-cinc anys), adults (de vint-i-cinc a seixanta-quatre) i gent gran (seixanta-cinc i més anys).

La caracterització global dels usos socials s'ha fet a partir de l'ús d'indicadors sintètics que permeten copsar clarament les estratègies diferencials. Es tracta de les càrregues globals de treball. Aquestes es mesuren pel total de població, no només per la població participant en les activitats mercantils o domèstiques (hores i minuts setmanals de treball mercantil, treball familiar i la suma total de treball). També es mesura la valoració sobre la disponibilitat de temps lliure (en una escala d'1 a 9).

#### 2.2.1. Les càrregues de temps i la percepció subjectiva

La càrrega total de temps és la suma total d'hores que es dediquen al llarg de la setmana al treball mercantil i al treball familiar domèstic. La quantitat de temps que cada individu té ocupat la setmana es contrasta amb la seva percepció de la disponibilitat de temps lliure.



Per als habitants dels municipis del PEMB, la càrrega total de temps per setmana és de 36 hores i 4 minuts de mitjana: 20 hores i 52 minuts destinats al treball mercantil i 15 hores i 46 minuts, al treball familiar domèstic. La valoració de la disponibilitat de temps lliure queda en 4,9 punts de mitjana.

L'anàlisi territorial mostra algunes diferències. A mesura que el territori de residència s'allunya del centre metropolità, més gran és la càrrega total setmanal. Així, la càrrega total dels barcelonins és de 34 hores i 20 minuts, a la primera corona creix fins a 37 hores i 50 minuts i a la tercera corona arriba a les 38 hores i 26 minuts. L'explicació radica en el temps de treball mercantil més que en el familiar domèstic. El temps de treball mercantil augmenta des de les 19 hores i 58 minuts de Barcelona a les 24 hores i 14 minuts dels residents a la segona corona. En el temps familiar domèstic les diferències són menors, i se situa entre les 14 i les 16 hores i 30 minuts en tots els territoris.

**Taula 2.37. Càrrega total i valoració del temps lliure segons el territori de residència, 2000**

	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB
Temps de treball mercantil (hh:mm:ss)	20:52:18	19:58:46	21:38:47	24:14:13	21:54:30
Temps de treball familiar domèstic (hh:mm:ss)	15:46:51	15:07:13	16:34:29	14:30:35	15:23:02
<b>Càrrega total setmanal (hh:mm:ss)</b>	<b>36:04:35</b>	<b>34:21:14</b>	<b>37:50:39</b>	<b>38:26:21</b>	<b>36:48:18</b>
<b>Valoració disponibilitat de temps lliure</b>	<b>4,9</b>	<b>4,9</b>	<b>4,8</b>	<b>4,7</b>	<b>4,8</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Des de 1990, el temps dedicat al treball mercantil en els municipis del PEMB s'ha mantingut força estable, prop de les vint-i-una hores de mitjana la setmana. En canvi, la dedicació al treball familiar domèstic ha baixat tres hores. Aquesta davallada ha causat una disminució del temps de càrrega total per setmana. Tanmateix, tot i disminuir la càrrega de temps total, la valoració de la disponibilitat de temps lliure s'ha mantingut estable. Aquesta evolució ha estat comuna en tot el territori metropolità.<sup>16</sup>

16. Vegeu annex Taula A2.15 Càrrega total i valoració del temps lliure segons el territori de residència, 1990-2000.



**Taula 2.38. Càrrega total i valoració del temps lliure. PEMB, 1990-2000 (en %)**

	1990	1995	2000
Temps de treball mercantil (hh:mm:ss)	20:40:45	17:00:34	20:52:18
Temps de treball familiar domèstic (hh:mm:ss)	18:44:25	18:10:56	15:46:51
Càrrega total setmanal (hh:mm:ss)	38:50:06	34:58:42	36:04:35
<b>Valoració disponibilitat de temps lliure</b>	-	<b>5,0</b>	<b>4,9</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB

### El temps segons el moment del cicle vital

Les càrregues totals de temps al llarg de la setmana tenen una distribució desigual segons el moment del cicle vital en què es troba cada individu. L'adopció d'aquest supòsit es concreta en l'edat com a variable que delimita més clarament els diferents usos del temps. Al llarg del capítol, s'ha vist com en les diferents esferes temporals homes, dones, joves, adults, grans, ocupats, aturats o jubilats utilitzen de forma específica el temps arran de la seva participació en cada activitat. D'aquí neix la hipòtesi que es poden distingir tres grups d'edat tipus que internament tenen una elevada similitud de circumstàncies vitals, que a la vegada els diferencien entre ells. A continuació s'analitzen les càrregues de temps per a aquests tres grups d'edat: joves, adults i grans.

### Temps dels joves

El col·lectiu de joves dels municipis del PEMB dedica el 12% del seu temps setmanal al treball mercantil, unes vint hores. En canvi, el temps de dedicació al treball familiar domèstic (6 hores i 14 minuts la setmana) és molt menor. La suma dels dos temps suposa una càrrega total setmanal de 25 hores i 15 minuts. Cal tenir present que en la càrrega global del temps no hi consta una de les seves activitats principals en aquest grup d'edat: l'estudi. Aquest fet pot provocar un biaix en la interpretació dels hàbits temporals dels joves en comparació amb la resta de col·lectius.



Entre els joves dels municipis del PEMB, el temps de treball mercantil ha disminuït en els darrers deu anys: de 22 hores i 22 minuts a 19 hores i 8 minuts. El temps de dedicació al treball familiar domèstic també s'ha reduït, però una mica menys. Per aquests motius, la càrrega total de temps ha decrescut prop de cinc hores respecte a l'any 1990. Amb tot, la valoració que es fa de la disponibilitat de temps lliure ha baixat d'un 4,9 a un 4,5.

**Taula 2.39. Càrrega total i valoració del temps lliure dels joves. PEMB, 1990-2000**

		1990	1995	2000
<b>Menys de 25 anys</b>	Temps de treball mercantil (hh:mm:ss)	22:22:54	13:37:09	19:08:30
	Temps de treball familiar domèstic (hh:mm:ss)	07:41:13	06:51:12	06:14:23
	Càrrega total setmanal (hh:mm:ss)	30:01:13	20:26:11	25:15:55
	<b>Valoració disponibilitat de temps lliure</b>	-	<b>4,9</b>	<b>4,5</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB

Tot i les pautes generals, dins el col·lectiu de joves no hi ha un comportament homogeni, sinó que es presenten diferències segons les característiques socio-demogràfiques.

Un dels aspectes més diferenciadors és la categoria professional. A major categoria professional més càrrega de temps de treball mercantil, i a la inversa. Els joves amb una categoria professional alta suporten una càrrega de 40 hores i 46 minuts de mitjana la setmana, mentre els de categoria mitjana i baixa hi dediquen menys temps (25 hores i 20 minuts i 22 hores i 42 minuts, respectivament). Per contra, el treball familiar domèstic decreix a mesura que augmenta la categoria professional. Els de categoria professional alta hi dediquen poc més de quatre hores la setmana i els individus que fan feines menys qualificades, una mica més de sis hores.<sup>17</sup>

17. Vegeu annex Taula A2.16 Càrrega total i valoració del temps lliure dels joves segons les característiques sociodemogràfiques. PEMB, 2000.



D'aquestes dades se'n desprenen unes percepcions de disponibilitat de temps lliure inferiors en els joves de categoria professional alta (3,2) i més altes entre els joves amb categories inferiors (4,6).

### Temps dels adults

El grup dels adults és el que suporta una càrrega més gran de treball la setmana, més de quaranta-quatre hores. Això suposa prop del 26% del total del temps setmanal.

Aquest moment del cicle de vida correspon a l'edat amb més gran inserció en el mercat de treball, i també és l'edat amb més inversió en temps de treball familiar domèstic pels fenòmens de l'emancipació i la formació de la família. Per aquest motiu, el col·lectiu d'adults té una percepció de disponibilitat de temps lliure inferior a la resta de grups d'edat (4,2).

Des del 1990 la càrrega de temps de treball mercantil i de treball familiar domèstic ha disminuït, de manera que la càrrega total de temps setmanal ha baixat 1 hora i 41 minuts. Tot i això, la valoració de la disponibilitat de temps lliure ha empitjorat lleugerament des del 1995.

**Taula 2.40. Càrrega total i valoració del temps lliure dels adults.  
PEMB, 1990-2000**

		1990	1995	2000
<b>de 25 a 64 anys</b>	Temps de treball mercantil (hh:mm:ss)	25:49:58	22:13:51	28:07:13
	Temps de treball familiar domèstic (hh:mm:ss)	20:36:48	20:46:57	16:41:41
	Càrrega total setmanal (hh:mm:ss)	45:46:03	42:44:03	44:05:45
	<b>Valoració de la disponibilitat de temps lliure</b>	-	<b>4,5</b>	<b>4,2</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB



Pel que fa l'anàlisi sociodemogràfica,<sup>18</sup> s'observa que entre homes i dones adults la inversió en els diferents temps és força desigual, tot i que la suma de la càrrega de temps total és molt igualada. La diferència recau en els temps de dedicació al treball mercantil i al treball familiar domèstic. La càrrega de temps de treball domèstic és de 15 hores i 45 minuts entre les dones, i baixa a la meitat entre els homes (7 hores i 26 minuts). En el treball mercantil també hi ha diferències: la càrrega dels homes és de 36 hores i la de les dones de 20 hores i 26 minuts. Aquest fet incideix en la percepció de la disponibilitat de temps lliure, superior en el cas dels homes (4,4 versus 4,0). Les dades també posen de manifest que les dones, amb tan sols 15 minuts menys de càrrega de treball mercantil, dediquen gairebé vint hores més al treball familiar domèstic que els homes.

Pel que fa a la categoria professional, la càrrega de temps de treball mercantil és superior en les categories professionals altes (més de quaranta-hores), mentre que en les categories baixes s'hi dedica de mitjana 23 hores i 33 minuts. En el treball familiar domèstic, les persones que més temps hi destinen són les de categoria professional baixa, amb gairebé dinou hores. I segons el nivell d'estudis, els que més temps dediquen al treball mercantil són els que tenen estudis universitaris.

L'edat divideix el grup d'adults en dos col·lectius amb diferent perfil de comportament: els adults d'edat més jove i els adults d'edat més avançada.

Els individus de vint-i-cinc a quaranta-quatre anys inverteixen 46 hores i 32 minuts la setmana entre el treball mercantil i el familiar domèstic. Aquesta càrrega és força superior que la de la franja d'edat d'entre quaranta-cinc i seixanta-quatre anys, que hi destinen 41 hores i 10 minuts. La diferència entre els dos subgrups d'edat es deu sobretot a la càrrega més gran en temps de treball mercantil dels adults joves.

Pel que fa a la percepció de la disponibilitat de temps lliure, és força inferior en el grup d'adults joves (3,9, mentre que els adults grans el valoren amb un 4,7).

---

18. Vegeu annex Taula A2.17 Càrrega total i valoració del temps lliure dels adults segons les característiques sociodemogràfiques. PEMB, 2000.



**Taula 2.41. Càrrega total i valoració del temps lliure dels adults segons el grup d'edat. PEMB, 2000**

	de 25 a 44 anys	de 45 a 64 anys	Total
Temps de treball mercantil (hh:mm:ss)	32:42:53	22:37:38	<b>28:07:13</b>
Temps de treball familiar domèstic (hh:mm:ss)	14:29:36	19:21:30	<b>16:41:41</b>
Càrrega total setmanal (hh:mm:ss)	46:32:09	41:10:22	<b>44:05:45</b>
Valoració de la disponibilitat de temps lliure	3,9	4,7	<b>4,2</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

### Temps de la gent gran

El grup de població més gran es caracteritza per tenir una càrrega total de treball per setmana molt més baixa que la resta: només unes dinou hores. Aquest grup d'edat correspon a l'etapa de jubilació, de manera que el temps de treball mercantil esdevé força baix (no arriba a una hora setmanal), i el treball familiar domèstic pren més rellevància (unes dinou hores setmanals).

El fet de tenir unes càrregues de temps més baixes que la resta de la població fa que la percepció de disponibilitat de temps lliure entre la gent gran se situï en valors molt elevats, prop dels set punts de mitjana en tots els anys.

Totes les dades s'han mantingut força constants en els darrers deu anys.

**Taula 2.42. Càrrega total i valoració del temps lliure de la gent gran. PEMB, 1990-2000**

		1990	1995	2000
<b>65 anys i més</b>	Temps de treball mercantil (hh:mm:ss)	00:55:11	00:40:14	00:41:51
	Temps de treball familiar domèstic (hh:mm:ss)	19:03:46	19:02:39	19:10:02
	Càrrega total setmanal (hh:mm:ss)	19:09:34	19:26:20	19:06:34
	<b>Valoració de la disponibilitat de temps lliure</b>	-	<b>7,2</b>	<b>7,0</b>

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB



El grup de persones grans tampoc és del tot homogeni en l'ús del temps, i es divideix en dos col·lectius: els de seixanta-cinc a vuitanta anys i els de vuitanta-un i més anys.

Aquesta divisió permet veure que a mesura que avança l'edat, la càrrega de treball setmanal canvia: es dedica cada cop menys temps al treball mercantil, fins a no dedicar-hi gens de temps. A la inversa, el temps de dedicació al treball familiar domèstic va augmentant amb l'edat.

A partir dels vuitanta-un anys, quan ja no es dedica temps al treball mercantil, la percepció sobre la disponibilitat de temps lliure arriba al 7,7. Entre les persones de seixanta-cinc a vuitanta anys la valoració sobre la disponibilitat del temps lliure és més baixa (6,8).

**Taula 2.43. Càrrega total i valoració del temps lliure de la gent gran segons el grup d'edat. PEMB, 2000**

	de 65 a 80 anys	81 anys i més	Total
Temps de treball mercantil (hh:mm:ss)	00:50:17	00:00:00	00:00:00
Temps de treball familiar domèstic (hh:mm:ss)	20:18:31	23:02:10	23:02:10
Càrrega total setmanal (hh:mm:ss)	21:11:37	23:02:10	23:02:10
Valoració de la disponibilitat de temps lliure	6,8	7,7	6,9

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Pel que fa a les característiques sociodemogràfiques,<sup>19</sup> entre la gent gran, el sexe és també el que marca una diferència més gran quant a usos i a percepcions del temps. Les dones suporten una càrrega total de treball més elevada que els homes (24 hores i 30 minuts i 10 hores i 11 minuts, respectivament), explicada sobretot per una càrrega més gran en treball familiar domèstic.

19. Vegeu Annex Taula A2.18 Càrrega total i valoració del temps lliure de la gent gran segons característiques. PEMB, 2000.





La categoria professional té una incidència menor. Tot i així, s'observa que per als de categoria professional alta la inversió de temps en treball mercantil és de 6 hores i 9 minuts i per als de categoria professional baixa és tan sols de 28 minuts. En el temps de treball familiar domèstic la dinàmica és la inversa: a més categoria professional, menys temps de dedicació a les tasques de la llar.



### 3. Pautes i temps de desplaçament

Com s'ha vist en el capítol anterior, l'ús social del temps es distribueix entre el treball mercantil, el treball familiar domèstic i el temps lliure i de lleure. La convivència d'aquests tres grans grups d'activitats conforma el temps de vida quotidiana. I aquesta sovint és possible gràcies als desplaçaments que permeten arribar als llocs en què es realitzen les tasques diàries. El temps de la mobilitat és objecte d'anàlisi als capítols 3 i 4.

El capítol 3 estudia la relació entre les pautes socials de la mobilitat i el temps de desplaçament:

- El temps i els motius de desplaçament.
- El temps de desplaçament i el mode de transport.
- El temps de desplaçament i les característiques dels col·lectius que es desplacen: territori de residència i característiques sociodemogràfiques.<sup>20</sup>
- Per últim es fa una anàlisi de la distribució horària dels desplaçaments.

El capítol 4 estudia el temps de la mobilitat des d'una vessant territorial: la relació entre espai urbà i temps de desplaçament. S'analitzen diversos factors que incideixen en aquesta relació com són: la densitat de població, la centralitat i l'oferta de transport públic.

---

20. La definició dels territoris de referència i la selecció de les variables de segmentació s'expliquen en l'annex metodològic.



Les fonts de dades utilitzades per a l'anàlisi són les següents:

Fonts primàries:

- *L'Enquesta de mobilitat en dia feiner* (EMEF) de 2005, que proporciona dades dels desplaçaments fets per la població de la RMB durant els cinc dies feiners de la setmana.
- *L'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població* (ECVHP) en les seves diferents edicions (1985-2000).

Fonts secundàries:

- Diferents informes publicats a l'Observatori de la Movilitat Metropolitana (Ministeri de Foment i Ministeri de Medi Ambient).
- L'estudi sobre els costos de la mobilitat del Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona (Adaptació de l'estudi de costos socials i ambientals del transport de la DGPT a la regió metropolitana de Barcelona).

#### 3.1. El temps total de desplaçament a la RMB

Un dels costos derivats del transport és el temps que es destina als desplaçaments. L'informe del Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona sobre costos socials i ambientals del transport a la RMB<sup>21</sup> considera el valor del temps com una de les variables necessàries per calcular els costos del transport. Això és així perquè aconseguir un estalvi del temps en els trajectes implica poder-lo invertir en altres activitats.

En l'esmentat informe es tradueix el temps de desplaçament en termes monetaris, tenint en compte els motius pels quals es mouen els usuaris, la renda horària mitjana dels ciutadans i l'objectiu del viatge. El resultat és que el valor mitjà del temps de desplaçament a la RMB és de 8,7 € l'hora.

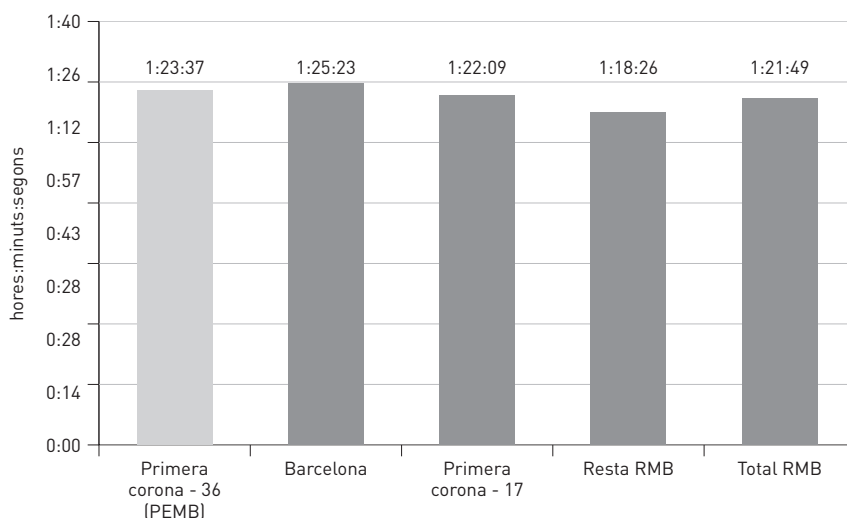
---

21. Adaptació de l'estudi de costos socials i ambientals del transport de la DGPT a la regió metropolitana de Barcelona, Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, 2004.

Tal com mostra el gràfic 3.1, els residents als municipis del PEMB destinen 1 hora i 23 minuts de mitjana al dia a desplaçar-se. Això suposaria un cost econòmic de més de 8 € diaris segons aquests paràmetres. En termes temporals, és un temps inferior al que es dedica a les altres activitats diàries, però és prou llarg per considerar-lo com una activitat quotidiana més (el temps de desplaçament es podria situar per sota del temps que es dedica al treball familiar domèstic –2 hores i 15 minuts diaris-).<sup>22</sup>

El temps dedicat als desplaçaments no varia excessivament segons el territori de referència. Els barcelonins hi destinen gairebé una hora i mitja diària (1 hora i 25 minuts), els que viuen a la resta de la primera corona hi dediquen tres minuts menys de mitjana (1 hora i 22 minuts) i els residents a la resta de la RMB són els que menys temps els costa desplaçar-se (1 hora i 18 minuts).

**Gràfic 3.1. Temps total de desplaçament diari de les persones segons el territori de residència, 2005**



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona.

22. Vegeu capítol 2 de l'informe.



El temps de desplaçament a la metròpoli de Barcelona no difereix excessivament del d'altres grans conurbacions espanyoles. Segons dades d'enquestes de mobilitat de diverses àrees metropolitanes,<sup>23</sup> el temps mitjà de trajecte a l'àrea metropolitana de Barcelona és de 32 minuts. Aquesta dada només es veu superada, lleugerament, pel temps de desplaçament a l'àrea de Bilbao (34 minuts). Madrid queda just per sota de Barcelona (28 minuts). En la resta d'àrees metropolitanes els temps són una mica menors, entre els 15 i els 26 minuts de mitjana.

**Taula 3.1. Temps mitjà de desplaçament a les àrees metropolitanes espanyoles, 2004**

Àrea metropolitana	Minuts
Alacant	15,20
<b>Barcelona</b>	<b>32,10</b>
Bilbao	34,40
Granada	19,20
Madrid	28,60
Pamplona	16,90
Sevilla	26,00
Saragossa	21,66

Font: Observatorio de la Movilidad Metropolitana, 2004. (elaboració pròpia).

### 3.2. Temps i motius de desplaçament

Un dels elements fonamentals per definir el temps de la mobilitat són els motius que originen els desplaçaments.

L'anàlisi del temps i dels motius de desplaçament s'estructura de la manera següent: en primer lloc, s'estudia el temps de desplaçament a la feina. Aquests desplaçaments es tracten de manera diferenciada perquè durant molts anys han gaudit d'una consideració preferent en els estudis de mobilitat i, per tant, se'n disposa de més dades. En segon lloc s'analitzen conjuntament tots els motius de desplaçament, tot i que alguns es podrien considerar de més freqüència que d'altres.

23. Observatorio de la Movilidad Metropolitana, Informe 2004. Ministeri de Foment i Ministeri de Medi Ambient.



Les dades de l'EMEF permeten identificar dotze motius diferenciats:

- Treball i gestions de treball
- Estudis
- Compres (quotidianes i no quotidianes)
- Visita al metge o hospital
- Visita a un amic o familiar
- Acompanyar persones (nens a l'escola, gent gran, etc.)
- Gestions personals
- Oci i lleure
- Passejar (sense destinació fixa)
- Tornada a casa pendular (anar i tornar a casa)
- Tornada a casa últim desplaçament (tornada definitiva a casa)
- Altres desplaçaments (principalment cap a la segona residència)

#### **Temps de desplaçament a la feina**

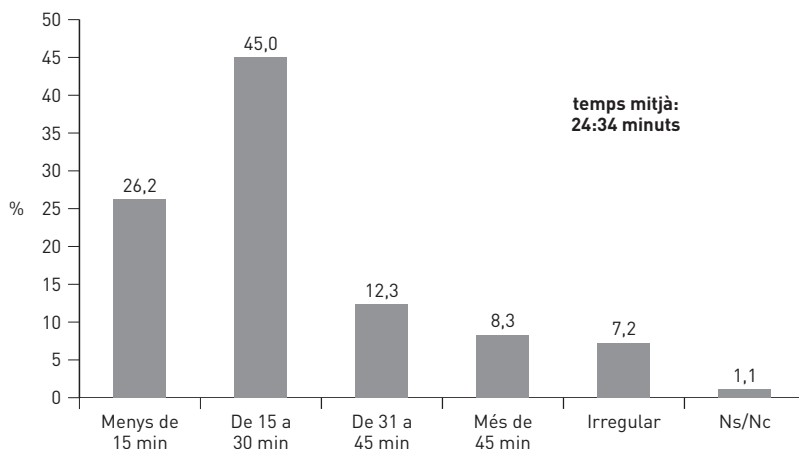
Durant molts anys, els estudis de mobilitat han donat una importància preferent als desplaçaments cap a la feina fins al punt que, en bona part de les anàlisis, aquest era l'únic desplaçament del qual es recollia informació. Com a resultat d'aquesta tradició d'anàlisi, es disposa de més dades sobre aquest motiu de desplaçament que de la resta. Tanmateix, cal assenyalar que aquesta visió de la mobilitat és limitada i socialment esbiaixada, atès que hi ha molts més desplaçaments que els ciutadans han de fer en la seva vida quotidiana a banda d'anar a treballar.<sup>24</sup>

El gràfic 3.2 mostra el temps que tarden els entrevistats residents als municipis del PEMB per anar a la feina. Gairebé la meitat (45,0%) s'hi estan entre 15 i 30 minuts, mentre que un 26,2% tarden menys d'un quart d'hora. Els desplaçaments de més de mitja hora són menys freqüents (12,3% de 31 a 45 minuts i 8,3% de més de 45 minuts). D'aquestes dades se'n desprèn que els residents en el conjunt de municipis del PEMB tarden una mitjana de 24 minuts diaris per anar a la feina.

24. Segons dades de l'EMEF per a la ciutat de Barcelona, els desplaçaments per motiu de treball representen només el 19,8% del total, la resta són tornades a casa (44,9%) i altres motius (35,3%). Usos del temps i mobilitat, Carme Miralles-Guasch, Ajuntament de Barcelona, 2006.



**Gràfic 3.2. Temps de desplaçament al treball (només l'anada) de la població ocupada. PEMB, 2000**



Submostra formada per la població ocupada que treballa fora del seu domicili.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

Pel que fa al conjunt de la RMB, a mesura que el lloc de residència s'allunya de la ciutat de Barcelona, el temps de desplaçament a la feina disminueix. La mitjana de temps va dels 25 minuts que tarden els barcelonins als 16 minuts que tarden els que viuen a la segona corona. Aquesta pauta continua si es considera la resta de la província de Barcelona. Així, els entrevistats que viuen fora de la RMB són els que tarden menys a arribar a la feina: 13 minuts de mitjana, en què un 60,4% s'hi està menys de 15 minuts.

**Taula 3.2. Temps de desplaçament al treball (només l'anada) de la població ocupada segons el territori de residència, 2000 (en %)**

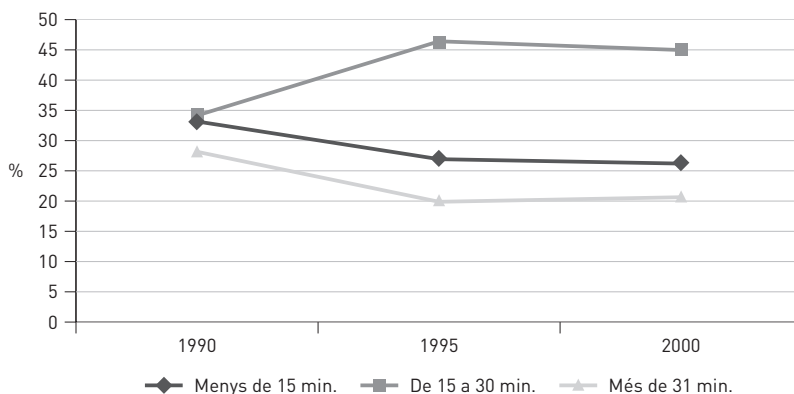
	2000						
	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 26	Segona corona	Total RMB	Resta província	Total província
Menys de 15 min	26,2	21,5	30,4	47,0	33,4	60,4	35,6
De 15 a 30 min	45,0	50,1	40,0	33,1	40,8	26,0	39,6
De 31 a 45 min	12,3	14,1	10,5	4,4	9,5	3,1	9,0
Més de 45 min	8,2	6,8	10,2	4,9	7,2	3,4	6,8
Irregular	7,2	5,6	8,8	9,8	8,1	5,8	7,9
Ns/Nc	1,1	1,9	0,2	0,8	1,0	1,4	1,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Temps mitjà</b>	<b>24:34</b>	<b>25:27</b>	<b>23:59</b>	<b>16:45</b>	<b>21:55</b>	<b>13:15</b>	<b>21:12</b>

Submostra formada per la població ocupada que treballa fora del seu domicili.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 2000. IERMB

El gràfic següent (gràfic 3.3) resumeix l'evolució del temps de desplaçament a la feina dels residents al territori del PEMB. Entre els anys 1990 i 2000, els desplaçaments de 15 a 30 minuts han augmentat del 34,2% al 45,0%. Per contra, han disminuït els trajectes de durada més extrema: els de menys de quinze minuts han baixat del 33,0% al 26,2% i els de més de mitja hora del 27,9% al 20,5%.

**Gràfic 3.3 Temps de desplaçament al treball (només l'anada) de la població ocupada. PEMB, 1990-2000**



Submostra formada per la població ocupada que treballa fora del seu domicili.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1990-2000. IERMB





En general, aquesta dinàmica es dona en tots els territoris de la RMB. Així ho mostra la taula A3.1, de l'annex, temps mitjà de desplaçament al treball (només l'anada) de la població ocupada segons territori de residència, 1985-2000. Tanmateix, en alguns territoris els canvis són més accentuats que en d'altres. La segona corona i Barcelona són els àmbits territorials en què més han augmentat els desplaçaments de 15 a 30 minuts, amb increments relatius del 23,0% i del 19,6%, respectivament. També, a la ciutat de Barcelona és on més han disminuït els desplaçaments de menor durada, amb un decrement del 26,6%.

#### **Temps de desplaçament: tots els motius**

L'EMEF registra informació sobre els desplaçaments que es fan per motius de feina, però també permet calcular la mitjana de minuts que tarden els entrevistats a desplaçar-se per qualsevol altre motiu.

Com s'observa al gràfic 3.4 de la pàgina següent, el temps de desplaçament més gran és el del treball: els residents als municipis del PEMB dediquen més de mitja hora diària (33 minuts de mitjana) per anar a la feina i/o fer gestions de treball. Els desplaçaments a la feina s'han analitzat extensament en l'apartat anterior. Una de les raons esmentades és que són els únics dels quals es disposava de sèrie temporal, a partir de les dades de l'ECVHP. Segons aquesta enquesta, el temps mitjà de desplaçament a la feina l'any 2000 és de 24 minuts. Segons l'EMEF, per al 2005, és nou minuts més elevat (33 minuts). La diferència entre ambdós resultats es pot explicar, a banda de les divergències metodològiques i l'any de realització de les dues enquestes, pel fet que en l'EMEF aquest motiu inclou tant els trajectes de casa a la feina com els desplaçaments per fer gestions relacionades amb el treball.

Després dels desplaçaments per treball, els motius que ocasionen més temps de desplaçament als habitants dels municipis del PEMB són anar al centre d'estudis (27 minuts) i fer gestions personals (26 minuts).

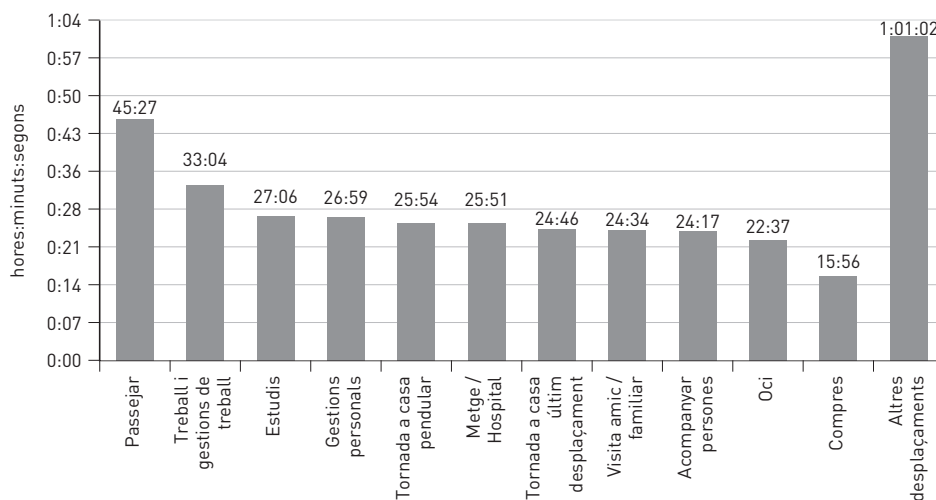
La tornada a casa no definitiva i les visites a metges o hospitals requereixen uns vint-i-sis minuts de mitjana i la resta d'activitats (l'última tornada a casa, les visites a amics o familiars i l'acompanyament de persones) uns vint-i-quatre minuts.

---

Finalment, els desplaçaments més curts són els que es fan per motius d'oci (22 minuts) i, sobretot, per comprar: els entrevistats dediquen poc més d'un quart d'hora de mitjana per anar a les botigues o centres comercials (15 minuts).

Cal assenyalar dos motius que per les seves pròpies característiques no són comparables amb la resta. Anar a passejar suposa un temps mitjà de 45 minuts. Es tracta d'un desplaçament que no té destinació fixa i en el qual el trajecte és un motiu en si mateix. En segon lloc, l'agrupació d'altres desplaçaments, amb una durada de més d'una hora, correspon majoritàriament a trajectes cap a la segona residència.

**Gràfic 3.4. Temps mitjà de desplaçament per a cada tipus d'activitat específica. PEMB, 2005**



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

Les dades del grup d'altres desplaçaments són indicatives perquè la mostra no és suficientment significativa.

L'anàlisi territorial permet observar que, tot i que els territoris de la RMB són de característiques urbanes diferents, hi ha força similitud entre els temps de desplaçament segons el motiu i el lloc de residència.



### 3. Pautes i temps de desplaçament

L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona

Les mitjanes de temps en tots els motius són lleugerament més elevades per als barcelonins. Tanmateix, es tracta de diferències molt petites. L'exemple més indicatiu és el del treball. Els residents a Barcelona dediquen 34 minuts diaris de mitjana per anar a la feina, els que viuen a la resta de la primera corona tarden 32 minuts i els residents a la resta de la RMB, 29 minuts.

És interessant assenyalar dos motius en què els temps de desplaçament són una mica menors a Barcelona ciutat. Els barcelonins tarden una mitjana de 25 minuts per anar al centre d'estudis, mentre que aquest temps augmenta fins a 29 minuts a la resta de la primera corona i 30 a la resta de la RMB. El mateix passa en el cas d'anar al metge o l'hospital: els residents a Barcelona s'hi estan 24 minuts, els de la resta de la primera corona 27 minuts i els de la resta de la RMB 25 minuts. Aquestes diferències poden ser un indicador de la diferent distribució dels equipaments en el territori. La major proximitat dels equipaments educatius i sanitaris a la gran ciutat incideix en el temps de desplaçament dels seus habitants.

**Taula 3.3. Temps mitjà de desplaçament per a cada tipus d'activitat específica segons el territori de residència, 2005**

Motius	Primera corona - 36 (PEMB)	Barcelona	Primera corona - 17	Resta RMB	Total RMB
Tornada a casa últim desplaçament	24:46	25:29	24:14	22:51	24:07
Tornada a casa pendular	25:54	26:09	26:01	24:29	25:26
Treball i gestions de treball	33:04	34:18	32:17	29:11	31:40
Estudis	27:06	25:33	29:23	30:22	28:15
Compres	15:56	16:15	15:43	15:19	15:45
Metge / hospital	25:51	24:07	27:35	25:32	25:31
Visita amic / familiar	24:34	26:44	22:43	23:30	24:31
Acompanyar persones	24:17	24:46	22:56	22:35	23:22
Gestions personals	26:59	27:50	24:26	23:03	25:13
Oci	22:37	22:15	24:09	22:08	22:39
Passejar	45:27	43:56	48:19	44:05	45:03
Altres desplaçaments	-	-	-	-	52:07*
<b>Total</b>	<b>1:23:37</b>	<b>1:25:23</b>	<b>1:22:09</b>	<b>1:18:26</b>	<b>1:21:49</b>

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

Nota: [-] dades no significatives.

\*La dada és indicativa perquè la mostra està al límit de la significació estadística.



## **Temps de desplaçament segons les característiques dels entrevistats dels municipis del PEMB**

Variables com l'edat, el sexe o la situació professional incideixen en les activitats que fan les persones. El temps quotidià d'un jove no es distribueix en les mateixes ocupacions que el d'una persona gran; tampoc és igual la quotidianitat d'una persona ocupada, d'una de jubilada o d'una d'aturada; a més, tot i el progressiu apropament de rols, l'activitat diària d'homes i dones també és diferent. En lògica conseqüència, les característiques sociodemogràfiques dels individus influeixen directament en la destinació i els motius dels desplaçaments.

Al mateix temps, aquestes característiques incideixen en les pautes de desplaçament. Els estudis de mobilitat han demostrat extensament que existeix un ús diferent dels modes de transport segons variables com l'edat i el sexe. Les dones, per exemple, fan més ús del transport públic i van més a peu, mentre que els homes es desplacen més en transport privat.

Per tant, les característiques sociodemogràfiques de la població influeixen tant en els motius com en els modes de desplaçament i, ambdós factors, incideixen en el temps de desplaçament.

### **El sexe**

Tal com mostra la taula 3.4, en termes globals les diferències de sexe en el temps de desplaçament diari no superen els tres minuts (1 hora i 25 minuts, els homes i 1 hora i 22 minuts, les dones).

Les diferències de temps segons el motiu de desplaçament són més grans. La divergència més gran es produeix en les visites a amics o familiars, en què el trajecte de les dones dura uns sis minuts més. Les dones també dediquen força més temps a desplaçar-se per acompanyar persones (uns quatre minuts més). En canvi, els homes tarden més quan van al metge o hospital (28 minuts versus 24 minuts), quan surten a passejar (49 minuts versus 39 minuts) i quan tornen a casa definitivament (26 minuts versus 23 minuts).



### 3. Pautes i temps de desplaçament

L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona

En la resta de motius les diferències són menors (de dos minuts o menys), en què el sexe sembla que incideix de forma més dèbil en els temps de desplaçament. Els homes tarden una mica més per anar a la feina, per anar als estudis i per tornar a casa (quan no es tracta de l'últim desplaçament). Les dones tarden més quan van a fer gestions personals, per anar a comprar i en els desplaçaments per motius d'oci.

**Taula 3.4. Temps mitjà de desplaçament per a cada tipus d'activitat específica segons el sexe. PEMB, 2005**

	Sexe	
	Home	Dona
Tornada a casa últim desplaçament	26:11	23:29
Tornada a casa pendular	26:09	25:40
Treball i gestions de treball	33:33	32:29
Estudis	27:38	26:38
Compres	14:40	16:33
Metge / hospital	28:36	24:44
Visita amic / familiar	20:44	26:57
Acompanyar persones	21:37	25:39
Gestions personals	26:44	27:13
Oci	21:45	23:33
Passejar	49:38	39:48
Altres desplaçaments	-	-
<b>Total</b>	<b>1:25:21</b>	<b>1:22:03</b>

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

Nota: (-) dades no significatives.

### L'edat

En termes globals, les diferències entre grups d'edat no superen els dos minuts (taula 3.5). Els que dediquen més temps als desplaçaments són les persones que pertanyen als grups d'edat que van dels vint-i-cinc als seixanta-quatre anys (prop d'1 hora i 24 minuts diaris). Els més joves de vint-i-cinc anys i els més grans de seixanta-quatre són qui menys temps hi dediquen (prop d'1 hora i 22 minuts). Aquesta dada denota la importància de la relació entre el temps de desplaçament i l'activitat laboral: els temps de desplaçament són més elevats en les edats de més inserció de les persones en el mercat laboral, cosa que palesa el

pes que tenen els desplaçaments al treball en el temps de desplaçament global.

Els motius de desplaçament marquen diferències més grans. Les més significatives són:

- Pel que fa al desplaçament al treball, els adults són els que més temps hi dediquen, sobretot els de trenta-cinc a quaranta-quatre anys (més de 35 minuts respecte als 24 minuts dels més joves i els 32 minuts dels de quaranta-cinc a seixanta-quatre anys).
- També hi ha força diferències en el temps d'anar a visitar amics o familiars, en què els més grans tarden gairebé mitja hora contra els 20 minuts que hi dediquen els més joves.
- En les gestions personals, com més edat més temps es tarda (de 21 minuts els més joves als 35 minuts dels més grans).
- Així mateix, en el passeig i en els desplaçaments per motiu d'oci, la gent gran és la que hi destina més temps.

**Taula 3.5. Temps mitjà de desplaçament per a cada tipus d'activitat específica segons l'edat. PEMB, 2005**

Motius	Edat				
	Menys 25 anys	25-34 anys	35-44 anys	45-64 anys	65 anys i més
Tornada a casa últim desplaçament	23:24	23:12	21:41	26:19	28:14
Tornada a casa pendular	24:43	26:30	25:56	26:04	26:10
Treball i gestions de treball	24:49	34:46	35:18	32:39	-
Estudis	28:05	26:14	-	-	-
Compres	16:47	13:44	13:52	16:13	17:40
Metge / hospital	-	19:31*	29:07	25:50	26:02
Visita amic / familiar	19:58	20:58	17:30	29:03	29:58
Acompanyar persones	-	25:36	24:13	23:27	25:35
Gestions personals	19:47	23:34	25:55	27:35	35:04
Oci	21:43	20:00	21:26	22:58	26:56
Passejar	37:59*	36:59*	26:38*	46:04	51:15
Altres desplaçaments	-	-	-	-	-
<b>Temps total</b>	<b>1:22:38</b>	<b>1:24:50</b>	<b>1:24:35</b>	<b>1:24:09</b>	<b>1:21:28</b>

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

Nota: (-) dades no significatives.

\*Les dades són indicatives perquè la mostra està al límit de la significació estadística.



#### La situació professional

La taula 3.6 indica com la relació de les persones amb l'activitat laboral incideix en el temps de desplaçament. La diferència més gran en temps de desplaçament global s'estableix entre dos col·lectius que pertanyen al grup d'inactius. Els jubilats són els que més temps destinen als desplaçaments (1 hora i 26 minuts), mentre que les persones dedicades a les tasques de la llar són les que menys temps hi inverteixen (1 hora i 18 minuts).

Així doncs, la relació amb l'activitat incideix en el temps de desplaçament segons motiu més que en el temps de desplaçament global. Tal com mostra la taula següent, les diferències més significatives són:

- Les persones que es dediquen a les tasques de la llar dediquen més temps en els desplaçaments per acompanyar persones i visitar amics o familiars (31 minuts respecte als 21 minuts dels actius).
- Els aturats són els que més temps dediquen a fer desplaçaments per a gestions personals (35 minuts respecte als 16 minuts dels estudiants o els 23 minuts dels ocupats).
- Els actius ocupats són els que menys temps inverteixen en les desplaçaments per motiu d'oci (18 minuts respecte als 27 dels jubilats, que són els que més temps hi destinen).
- Els jubilats i els aturats són els que més temps destinen a passejar (uns cinquanta minuts al dia).

**Taula 3.6. Temps mitjà de desplaçament per a cada tipus d'activitat específica segons la situació professional. PEMB, 2005**

Motius	Situació professional				
	Estudiant	Tasques de la llar	Jubilat o pensionista	Actiu ocupat	Actiu en atur
Tornada a casa últim desplaçament	23:11	23:07	28:59	24:07	21:42
Tornada a casa pendular	25:28	24:40	27:40	25:32	27:00
Treball i gestions de treball	24:25	-	-	33:29	24:24
Estudis	28:24	-	-	23:46	18:07
Compres	17:32*	16:57	16:58	14:10	15:54
Metge / hospital	-	23:36	27:34	25:21	26:34
Visita amic / familiar	20:43	31:10	29:39	20:14	19:46
Acompanyar persones	-	31:45	25:54	21:50	24:16
Gestions personals	-	27:44	32:54	23:21	35:36
Oci	24:25	24:41*	27:26	18:42	22:17
Passejar	-	39:26	52:33	32:38	49:29
Altres desplaçaments	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1:24:37</b>	<b>1:18:18</b>	<b>1:26:47</b>	<b>1:23:28</b>	<b>1:20:29</b>

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

Nota: (-) dades no significatives.

\*Les dades són indicatives perquè la mostra està al límit de la significació estadística.

### 3.3. Temps i mode de desplaçament

El temps de desplaçament de les persones també depèn dels mitjans de transport que utilitzen. Els mitjans poden ser mecanitzats o no, individuals o col·lectius i de gestió pública o privada. A partir d'aquestes característiques, s'han agrupat en tres tipus:

- A peu: agrupa tots els desplaçaments que es fan de mode no mecanitzat, tant a peu com en bicicleta.
- Transport públic: agrupa els mitjans mecanitzats de transport col·lectiu (autobusos urbans i interurbans, metro, tramvia, trens, i també autobusos escolars i d'empresa i taxis).
- Vehicle privat: agrupa els mitjans mecanitzats de propietat privada; cotxe, moto, furgonetes i altres, tant si es viatja com a conductor o com a acompanyant.

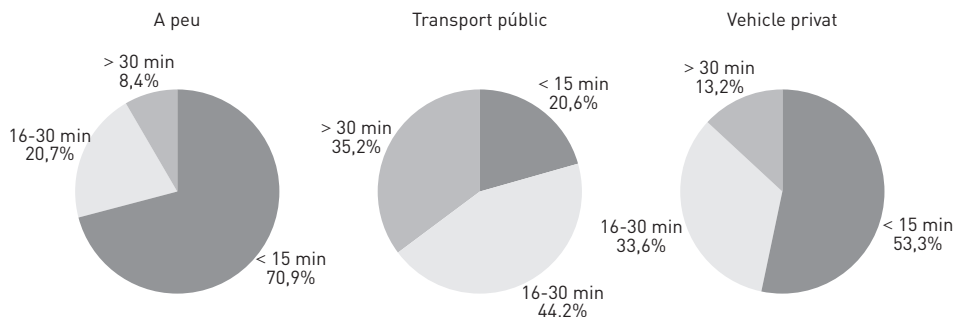


#### 3.3.1. Temps total i mode de transport

En el gràfic següent es poden veure els temps de desplaçament (en intervals) dels residents als municipis del PEMB segons les tres categories de transport esmentades.

- El percentatge més elevat de desplaçaments curts correspon als que es fan a peu: més d'un 70% de desplaçaments són de menys d'un quart d'hora.
- La major part dels desplaçaments en vehicle privat també són de menys d'un quart d'hora (43,3%), però una tercera part són de 16 a 30 minuts (33,6%).
- En transport públic, la major part de desplaçaments són de 16 a 30 minuts (44,2%) i un 35,2% són de menys de mitja hora. La resta són de menys de quinze minuts (un 20,6%).

**Gràfic 3.5. Distribució per intervals de durada (minuts) dels desplaçaments fets amb diferents modes de transport. PEMB, 2005**



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

La taula 3.7 presenta l'anàlisi del temps de desplaçament segons el mode de transport utilitzat i segons el territori de residència.

Les principals diferències s'estableixen entre Barcelona i la resta del territori (resta de la primera corona i resta de la RMB) en el temps de desplaçament amb mitjans mecanitzats.

En transport públic, com més lluny es viu de Barcelona més temps duren els desplaçaments. A Barcelona, la major part de desplaçaments en transport públic són de quinze minuts a mitja hora (un 47,1%). Per contra, a la resta de la primera corona i a la resta de la RMB, el gruix de desplaçaments en transport públic són de més de mitja hora (44,5% i 50,2%, respectivament).

En vehicle privat, hi ha més proporció de trajectes de curta durada dels que viuen a la resta de la primera corona i a la resta de la RMB (58,5% i 63,7% de menys de quinze minuts, respectivament, mentre que a Barcelona representen un 45,4%). En els desplaçaments a peu s'observen menys diferències territorials. En els de menys de quinze minuts la proporció és similar en tots els territoris, però una mica menor a la capital (68,4% a Barcelona, 73,6% a la resta de la primera corona i 72,8% a la resta de la RMB). Tampoc hi ha grans diferències territorials de temps en els desplaçaments a peu de més durada. En els tres territoris els trajectes a peu de 16 a 30 minuts són aproximadament el 20% i els de més de mitja hora no arriben al 10%.

**Taula 3.7. Distribució per intervals de durada (minuts) dels desplaçaments fets amb diferents modes de transport segons el territori de residència, 2005**

Territori de residència	Mode de transport	Interval de temps			Total
		< 15 min	16-30 min	> 30 min	
<b>Primera corona - 36 (PEMB)</b>	A peu	70,9	20,8	8,4	100,0
	Transport públic	20,6	44,2	35,2	100,0
	Vehicle privat	53,3	33,6	13,2	100,0
<b>BCN</b>	A peu	68,4	22,5	9,1	100,0
	Transport públic	23,2	47,1	29,7	100,0
	Vehicle privat	45,4	38,2	16,4	100,0
<b>Primera corona - 17</b>	A peu	73,6	18,3	8,1	100,0
	Transport públic	15,6	39,8	44,5	100,0
	Vehicle privat	58,5	31,1	10,5	100,0
<b>Resta RMB</b>	A peu	72,8	18,3	8,9	100,0
	Transport públic	17,2	32,5	50,3	100,0
	Vehicle privat	63,7	25,7	10,6	100,0
<b>Total RMB</b>	A peu	71,4	19,8	8,8	100,0
	Transport públic	20,1	42,5	37,4	100,0
	Vehicle privat	58,7	29,5	11,8	100,0

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona



Tal com indica la taula següent, les dades en mitjana de minuts confirmen els resultats obtinguts en el càlcul de temps per intervals. Als municipis del PEMB, els desplaçaments a peu són els de durada més curta (uns dinou minuts de mitjana), en segon lloc se situen els desplaçaments en vehicle privat (26 minuts) i els que duren més són els desplaçaments en transport públic (35 minuts).

Pel que fa a les diferències territorials, en els desplaçaments a peu i en vehicle privat, com més lluny de Barcelona es viu menys es tarda. A Barcelona, els desplaçaments a peu són d'una mitjana de 20 minuts, a la resta de la primera corona i la resta de la RMB duren 18 minuts. En vehicle privat, a Barcelona la mitjana de temps de desplaçament és de 19 minuts, a la resta de la primera corona de 24 minuts i a la resta de la RMB de 23 minuts.

Amb els viatges en transport públic passa tot el contrari: es tarda més com més lluny es viu de Barcelona: a Barcelona, 32 minuts; a la resta de la primera corona, 40 minuts, i a la resta de la RMB, 47 minuts.

A les ciutats grans com Barcelona, les distàncies físiques són més grans (es tarda més quan es va a peu), i també hi ha més congestió de trànsit (es tarda més quan es va en vehicle privat). En canvi, la xarxa de transport públic és més àmplia que en els municipis petits i en els més allunyats del centre metropolità (és a dir, menys temps dels barcelonins en els desplaçaments en transport públic).

**Taula 3.8. Temps mitjà de desplaçament segons els modes de transport i el territori de residència, 2005**

Territori de residència	Mode de transport	Minuts
<b>PEMB</b>	A peu	19:35
	Transport públic	35:36
	Vehicle privat	26:46
<b>BCN</b>	A peu	20:09
	Transport públic	32:51
	Vehicle privat	29:32
<b>Resta 1a corona</b>	A peu	18:45
	Transport públic	40:20
	Vehicle privat	24:43
<b>Resta RMB</b>	A peu	18:44
	Transport públic	47:27
	Vehicle privat	23:24
<b>Total RMB</b>	A peu	19:16
	Transport públic	37:58
	Vehicle privat	25:04

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

### 3.3.2. Temps, mode de transport i motius de desplaçament

Com s'ha vist fins ara, els desplaçaments que costen més temps són els que es fan en transport públic, i els que menys els que es fan a peu. Si es desagreguen aquestes dades segons motius, s'observen algunes diferències destacables.

Tal com mostra la taula següent, en els trajectes a peu, el motiu que genera els desplaçaments més llargs és passejar (46 minuts). En segon lloc, el motiu que suposa més temps de desplaçament a peu és acompanyar persones (20 minuts). Els desplaçaments a peu de menor durada són per anar als estudis (13 minuts).

Pel que fa al transport públic, el desplaçament quotidià de més durada és anar a la feina (40 minuts). Gairebé es tarda el mateix d'anar als centres d'estudi (38 minuts). Dels motius de desplaçament que es consideren de menys freqüència diària, els "altres desplaçaments" són els de més durada (1 hora i 18 minuts). El menor temps en transport públic correspon als trajectes per anar a comprar (23 minuts).



En vehicle privat anar a la feina és el desplaçament quotidià que més temps suposa (30 minuts). En segon lloc, les gestions personals (28 minuts). Dels motius menys freqüents, el trajecte de més durada correspon als altres desplaçaments (59 minuts). I el motiu amb menys temps de desplaçament en vehicle privat és anar a comprar (14 minuts).

**Taula 3.9. Temps de desplaçament mitjà (minuts) per a cada tipus d'activitat específica segons el mode de transport. PEMB, 2005**

	PEMB		
	A peu	Transport públic	Vehicle privat
Tornada a casa últim desplaçament	18:48	34:52	23:27
Tornada a casa pendular	19:45	33:00	22:38
Treball i gestions de treball	15:38	40:26	30:20
Estudis	13:05	38:21	20:45
Compres	13:58	23:45	14:52
Metge / hospital	13:52	32:37	27:14
Visita amic / familiar	15:29	34:46	18:40
Acompanyar persones	20:47	32:08	23:09
Gestions personals	17:01	34:58	28:24
Oci	15:34	33:10	23:15
Passejar	46:05	33:51	31:30
Altres desplaçaments	-	-	-
<b>Total mitjana</b>	<b>19:35</b>	<b>35:36</b>	<b>26:46</b>

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

Nota: (-) dades no significatives.

És interessant observar els temps màxims i mínims en els desplaçaments de freqüència habitual. A peu, el desplaçament més llarg és el dels residents a la primera corona per acompanyar persones (22 minuts). En transport públic, el temps màxim el tenen els habitants de la resta de la RMB per anar a estudiar (57 minuts). I en vehicle privat, el desplaçament que més dura és el dels barcelonins per anar a treballar (31 minuts).



Pel que fa als desplaçaments de menys durada, el més curt quan es va a peu és el dels que viuen a la primera corona per anar a estudiar (11 minuts). En transport públic, és el dels residents a la resta de la RMB per acompanyar persones (20 minuts) i el dels barcelonins per anar a comprar (22 minuts). I en vehicle privat, és el dels barcelonins també per anar a comprar (14 minuts).

### **3.4. Distribució horària dels desplaçaments**

A continuació s'analitza el temps dels desplaçaments des d'una òptica diferent: amb relació al moment del dia en què es duen a terme.

L'anàlisi es fa, com en l'anterior apartat, segons el motiu i el mode de transport. En aquest cas, els motius s'han agrupat en tres grans grups per tal de facilitar l'anàlisi (treball i estudis, altres motius i tornada a casa).

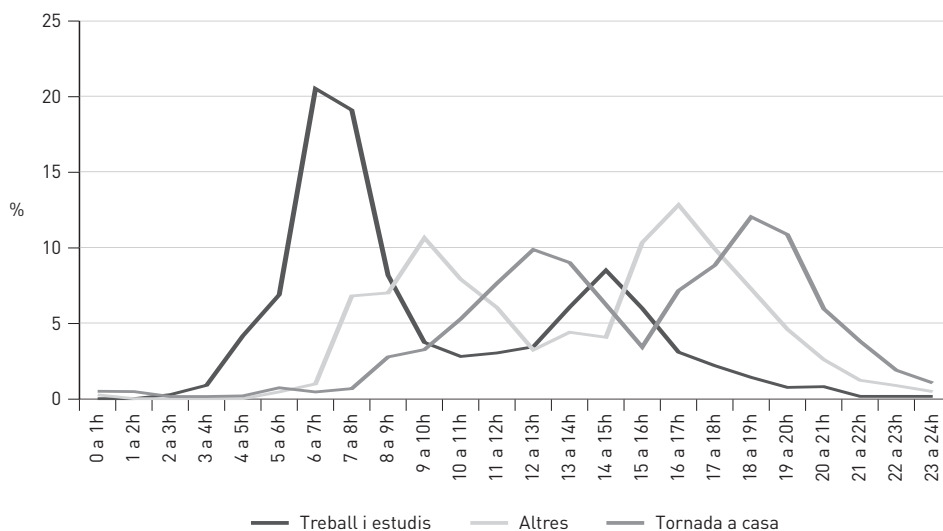
El gràfic següent mostra l'existència d'un volum constant de desplaçaments durant tot el dia (tret de les hores nocturnes), en què els motius es van alternant. Destaca la gran concentració dels desplaçaments per treball i estudis entre les sis i les nou del matí (un 47%), que no es dona en cap dels altres motius. Aquests mateixos desplaçaments també es concentren, en menor mesura, a començament de la tarda (un 20,3% d'una a quatre de la tarda).

Les tornades a casa i els desplaçaments per altres motius es distribueixen més homogeniament al llarg del dia, però també tenen algun moment de més concentració. La franja horària en què es donen més tornades a casa és de sis a vuit del vespre (22,7%), i els desplaçaments per altres motius es concentren entre les tres i les cinc de la tarda (23,0%).

Cal assenyalar l'alternança existent entre els motius de desplaçament al llarg de les hores del dia. A primeres hores del dia i a començaments de la tarda hi ha la concentració més gran de desplaçaments cap a la feina o estudis. Quan aquests davallen, augmenten els altres tipus de desplaçaments (compres, gestions, visites, etc.), i al migdia i al final del dia augmenten les tornades a casa. És un clar indicador del fet que a cada moment de la jornada li corresponen unes activitats diferents.

---

**Gràfic 3.6. Distribució horària dels desplaçaments segons els motius agrupats. PEMB, 2005**

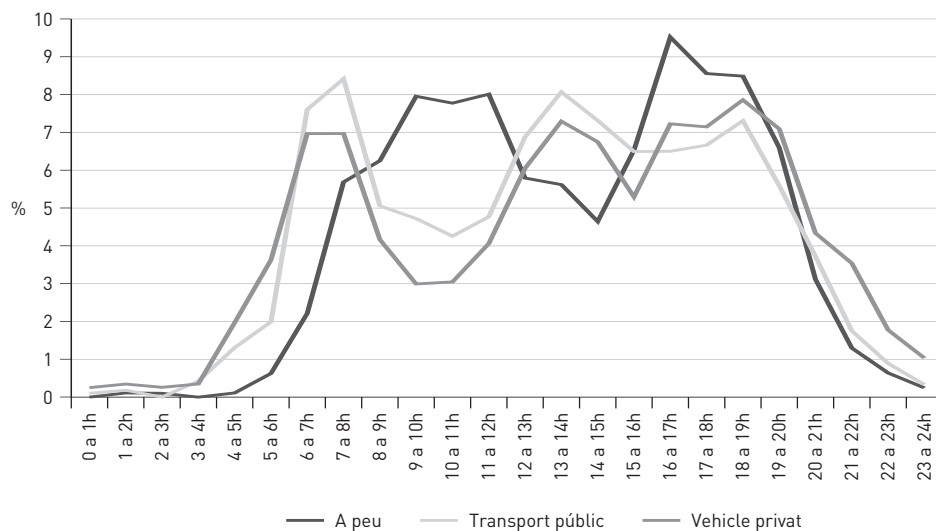


Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona

La distribució horària segons el mode també mostra pautes diferenciades. En el gràfic següent s'observa com els dos mitjans mecanitzats dibuixen unes corbes molt similars, que si es comparen amb el gràfic anterior s'associen clarament amb els desplaçaments per feina i estudis. En canvi, la corba dels desplaçaments a peu sembla més relacionada amb els altres motius de desplaçament (compres, acompanyar persones, etc.) que solen tenir un caire més gran de proximitat.

Així, els desplaçaments en transport públic i privat augmenten entre les sis i les vuit del matí (un 14% i un 16%, respectivament). En la franja següent disminueixen i tornen a augmentar entre les dotze i la una del migdia (a partir d'aquesta hora se'n fan entre un 6% i un 8% cada hora fins a les vuit del vespre). Es pot constatar també que en la franja horària de menys volum de desplaçaments, en transport públic i vehicle privat, augmenten els trajectes a peu. I en el moment en què tornen a augmentar els desplaçaments mecanitzats, baixen els desplaçaments a peu.

**Gràfic 3.7. Distribució horària dels desplaçaments segons el mode de transport utilitzat. PEMB, 2005**



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner, 2005. ATM i Ajuntament de Barcelona





## 4. El temps de desplaçament i el territori

A banda dels tradicionals factors relacionats amb l'oferta de serveis de transport i les característiques de les persones que els utilitzen, els estudis sobre la mobilitat presten cada cop més atenció a altres elements de caire territorial que també determinen en bona part els hàbits de mobilitat. Entre els més recents d'aquests estudis es poden destacar l'anàlisi de la Unió Internacional del Transport Públic,<sup>25</sup> el projecte europeu PROMPT<sup>26</sup> i la bateria d'indicadors elaborada per l'Agència Europea del Medi Ambient.<sup>27</sup> Tots ells estudien les variables de naturalesa territorial, com ara la superfície urbana, la densitat poblacional, el disseny urbà, etc., per determinar la relació entre el territori i el temps de desplaçament.

En el present capítol s'estudien algunes de les variables territorials més significatives per la seva incidència sobre el temps de desplaçament en els municipis que constitueixen l'àmbit del PEMB, si bé l'heterogeneïtat d'aquests fa necessari emmarcar els resultats en el conjunt més ampli de la Regió Metropolitana de Barcelona.

25. UITP, 2005.

26. Peripheral Regions Oriented Measure for Promotion of Technological Intelligence\*, 2003.

27. AEMA, 2003: TERM (indicadors sobre transports i medi ambient).

---



Les variables territorials han estat seleccionades i construïdes de manera que fos possible integrar-les en l'estructura de la base de dades de l'*Enquesta de mobilitat en dia feiner* 2005 (EMEF), que és la font emprada en aquest capítol per obtenir dades sobre el temps de desplaçament. Així, s'han estudiat les variables següents:

- a) Densitat poblacional:<sup>28</sup> nombre d'habitants per hectàrea urbanitzada.
- b) Centralitat: distància relativa als centres funcionals de la regió metropolitana de Barcelona.
- c) Oferta de serveis de transport públic: ferrocarril per als desplaçaments inter-municipals, autobús urbà per als desplaçaments intramunicipals.

El capítol s'estructura en dues parts. En la primera es fa una breu descripció del territori estudiat d'acord amb les tres variables escollides per a la seva representació. La segona analitza la relació entre cadascuna de les variables i el temps de desplaçament.

#### 4.1. Característiques territorials de la regió metropolitana de Barcelona

A primer cop d'ull s'aprecia com el territori metropolità és heterogeni amb relació a les variables de configuració territorial seleccionades:

- a) La densitat més gran d'habitants es concentra a Barcelona i les ciutats del seu entorn més proper, com també en algunes de les ciutats que s'han considerat com a subcentres (Granollers, Mataró, Sabadell, Terrassa o Vilanova).
- b) Quant a la variable centralitat, el territori es divideix com segueix: Barcelona, com a centre del sistema de ciutats; resta de la primera corona i resta del PEMB, com a corona de la ciutat central; subcentres de la resta de la RMB,<sup>29</sup> i resta de la RMB sense subcentres.

28. La variable densitat s'ha construït a partir de les dades de l'EMEF-2005, el padró del 2004 i el planejament urbanístic vigent el 2004 (PGV, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, DOGC 2004).

29. Els subcentres escollits són Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró.

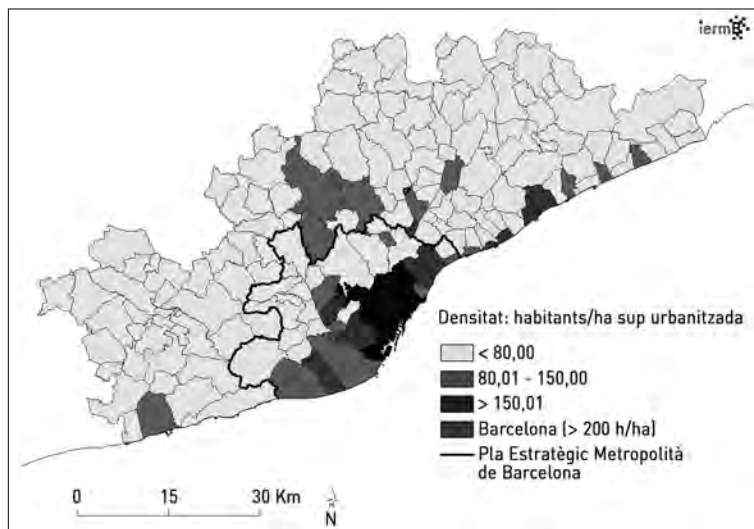


c) Pel que fa a l'oferta de bus urbà, els municipis que disposen d'aquest servei es localitzen bàsicament a la primera corona, al Vallès i als municipis més grans (Vilanova i la Geltrú, Vilafranca, Sant Sadurní d'Anoia, Mataró, Premià de Mar, etc.). Amb relació als serveis de tren, en canvi, hi ha pocs municipis que quedin lluny d'una parada de tren, i en general aquests es troben en els indrets més perifèrics de la RMB.

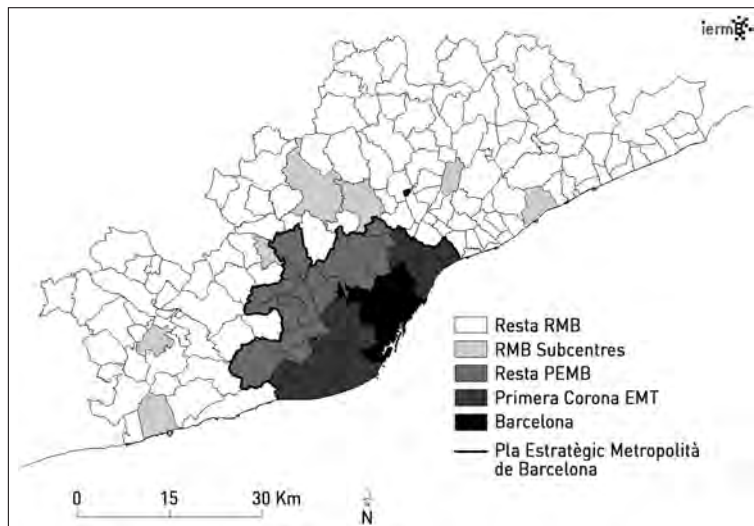
En el cas concret de l'àmbit del PEMB es manté aquesta heterogeneïtat en la seva configuració territorial, per la qual cosa no té sentit tractar-lo com una unitat en l'anàlisi de les variables territorials. Per exemple, amb relació a la variable densitat, en l'àmbit del PEMB tant es poden trobar municipis molt densos (de més de 150 hab./ha) com municipis de baixa densitat (menys de 80 hab./ha). En el cas de l'oferta ferroviària, la seva distribució també és poc homogènia i manté una certa correspondència amb la densitat dels municipis. Finalment, en la variable centralitat s'ha optat per segmentar el territori PEMB en tres àmbits concèntrics: Barcelona, resta de la primera corona i resta del PEMB.

**Gràfics 4.1. i 4.2. - Densitat i centralitat a la RMB (2005)**

**DENSITATS PER MUNICIPI A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA**



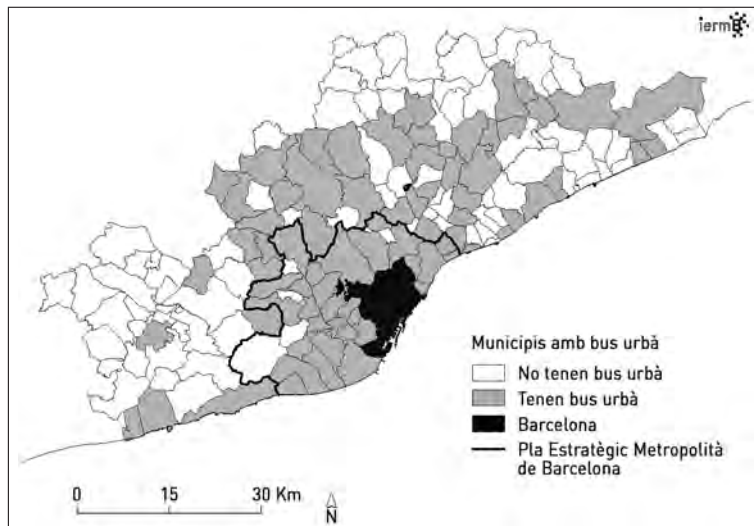
**CENTRALITATS I ÀMBITS A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA**



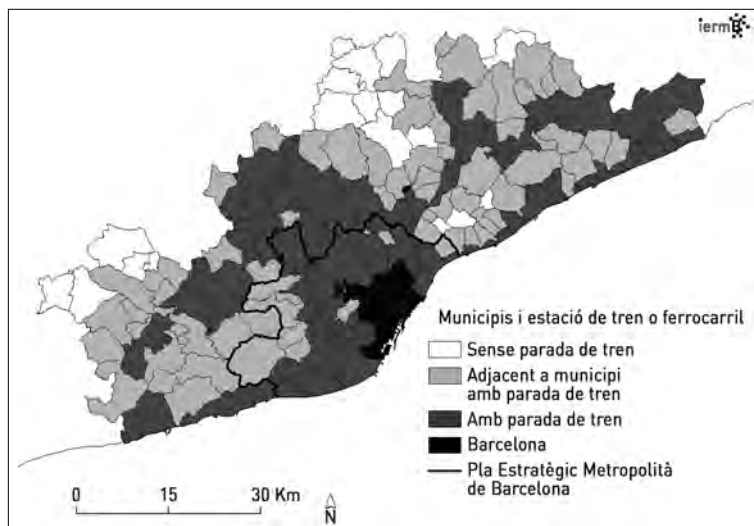
Font: Padró del 2004 i el planejament urbanístic vigent el 2004 (PGV, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, DOGC 2004)

Gràfics 4.3. i 4.4. - Serveis d'autobús urbà i tren a la RMB (2005)

MUNICIPIS AMB AUTOBÚS URBÀ A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA



ESTACIONS DE TREN ALS MUNICIPIS DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA



Font: RENFE, FGC i Associació per la Promoció del Transport Públic



### 4.2. El temps de desplaçament i les variables territorials<sup>30</sup>

Com ja s'ha mostrat en el capítol 3, el temps de desplaçament depèn en gran mesura del mitjà de transport utilitzat. Així, els usuaris del vehicle privat presenten un percentatge molt elevat de desplaçaments de curta durada (53,3% dels desplaçaments en vehicle privat són de menys de 15 minuts), en contrast amb l'elevada proporció de desplaçaments de llarga durada dels usuaris del transport públic (35,2% dels desplaçaments en transport públic són de més de 30 minuts). També s'ha mostrat com el temps mitjà de desplaçament en transport públic creix a mesura que hom s'allunya de Barcelona, mentre que el temps en vehicle privat presenta una pauta contrària.

A priori es pot relacionar aquest fenomen amb la distància mitjana dels desplaçaments o la congestió de la xarxa viària, que són elements que afecten de forma diferenciada els mitjans de transport. Per aquest motiu, en aquest capítol es presenten alguns resultats distingint el mode de transport entre públic, privat i no motoritzat.

Les dades exposades també es classifiquen segons facin referència a desplaçaments intramunicipals o intermunicipals, atès que els mitjans de transport que es poden utilitzar en cada cas són diferents. Per tant, aquesta distinció fa possible l'estudi, per separat, d'uns temps que no són comparables.

Així doncs, en aquest capítol s'analitzen les tres variables territorials considerant en cada cas:

- a) Els factors que condicionen l'elecció modal: disponibilitat de vehicle privat i proporció de desplaçaments intramunicipals/intermunicipals.
- b) Els desplaçaments intramunicipals.
- c) Els desplaçaments intermunicipals.

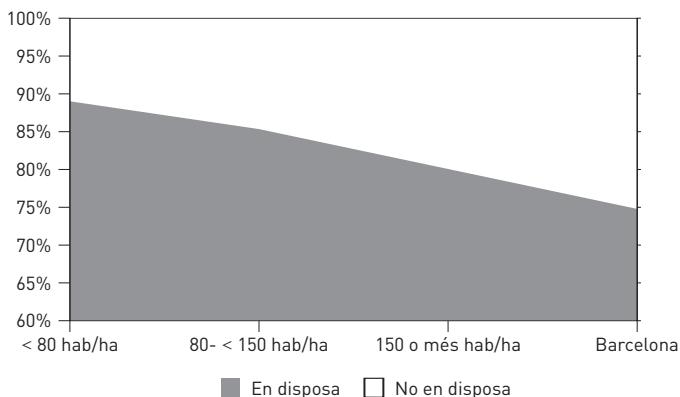
30. S'ha exclòs deliberadament Barcelona de l'anàlisi per a les variables densitat i oferta de transport públic, atès que el seu pes poblacional i les seves particularitats distorsionen els resultats quan s'inclou en qualsevol de les altres categories. En el cas de la variable densitat, Barcelona supera els 200 hab./ha, si bé no és el municipi més dens de la RMB. Pel que fa a l'oferta de transport públic, Barcelona disposa de bus urbà i parada de tren, la qual cosa hauria condicionat molt les dades d'aquestes categories.

En cadascun dels blocs sobre desplaçaments intramunicipals i intermunicipals s'estudien les diferències en el temps mitjà de desplaçament de la població mòbil, el temps total de desplaçament per persona i dia, com també el nombre de desplaçaments per persona i dia, del total de la població. També es mostren resultats sobre la relació entre temps de desplaçament en transport públic i vehicle privat.

### 4.2.1. Densitat poblacional

La densitat condiona la disponibilitat de vehicle privat, que es redueix a mesura que augmenta la densitat (d'un 89% de població que disposa de vehicle privat als municipis menys densos respecte del 80% als municipis de 150 hab./ha o més), fet que s'hauria de relacionar amb un ús més gran del transport públic.

#### Gràfic 4.5. Disponibilitat de vehicle privat segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)

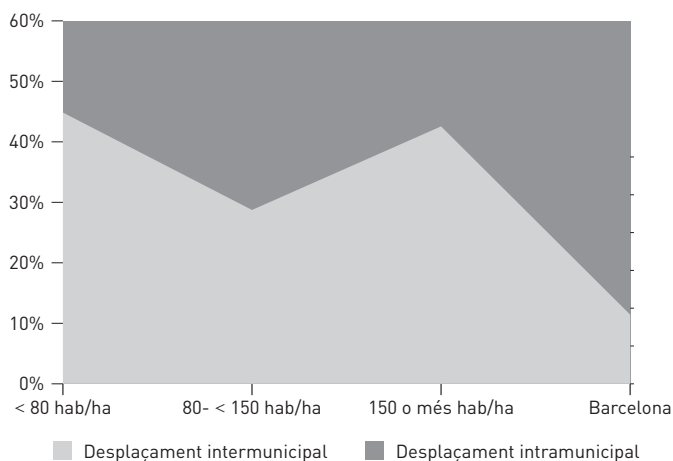


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

A mesura que augmenta la densitat tendeix a reduir-se la proporció de desplaçaments intermunicipals, amb l'excepció dels municipis de més de 150 hab./ha. Val a dir, però, que la major part d'aquests municipis formen part del primer cinturó de Barcelona (vegeu gràfic 4.1), ciutat amb la qual mantenen una gran dependència funcional.



**Gràfic 4.6. Viatges intermunicipals i intramunicipals segons la densitat del municipi de residència a la RMB, 2005 (en %)**



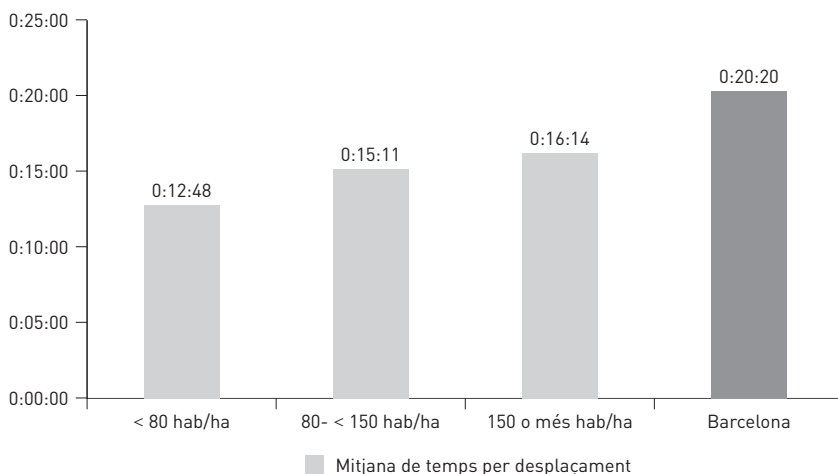
Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

### Els desplaçaments intramunicipals

Si s'analitzen només els desplaçaments que es fan a l'interior dels municipis, s'observa un salt en el temps de desplaçament localitzat entre les densitats inferiors a 80 hab./ha i les compreses entre 80 hab./ha i 150 hab./ha: de 12,48 minuts passa a 15,11 minuts de mitjana per desplaçament. Aquest fet s'explicaria per una quota d'ús del transport públic superior a la dels municipis de més baixa densitat (com mostra el gràfic 4.10). També, la grandària dels municipis podria fer créixer de forma fictícia els temps de desplaçament en augmentar la distància.



**Gràfic 4.7. Temps mitjà del desplaçament intramunicipal, segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)\***



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

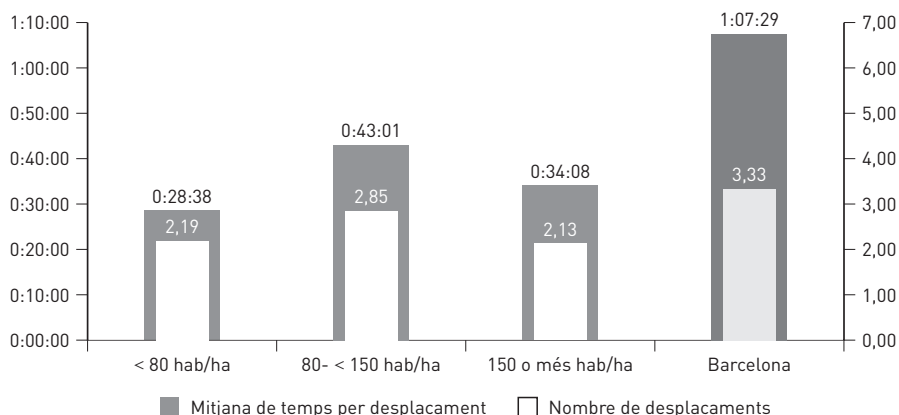
\* Per a la població mòbil

Pel que fa al temps de desplaçament per persona i dia, com també al nombre de desplaçaments fets diàriament, s'aprecia l'efecte que tenen els subcentres<sup>31</sup> i el seu nivell d'autocontenció. Així, els municipis de més de 150 hab./ha, que són bàsicament els de l'entorn immediat de la ciutat de Barcelona, farien un nombre més petit de desplaçaments intramunicipals (tal com s'ha vist anteriorment al gràfic 4.6). Això queda palès en el menor temps total destinat a desplaçar-se per l'interior del municipi.

31. Són bàsicament els municipis de 80 a 150 hab./ha, tal com es pot veure a l'Annex 4.



**Gràfic 4.8. Temps i nombre de desplaçaments, per persona i dia, en desplaçaments intramunicipals, segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)\*\***



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

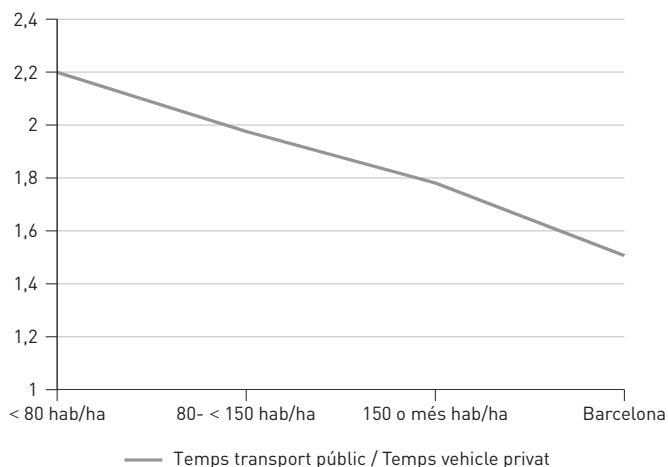
\*\*Per al conjunt de la població

Desagregant la mitjana de temps de desplaçament per modes, tant el transport públic com el vehicle privat augmenten el seu temps de desplaçament a mesura que creix la densitat del municipi de residència. Pel que fa als desplaçaments a peu, es consumeix menys temps als municipis de menys de 80 hab./ha: 14 minuts respecte dels 16 minuts que s'inverteixen a les altres categories.

Aquest increment del temps de desplaçament amb més densitat encara és més acusat en el cas dels desplaçaments en vehicle privat. Així, en l'avantatge comparatiu, el temps de desplaçament del transport públic creix a mesura que augmenta la densitat: passa de representar un 120% més de temps mitjà de desplaçament en les densitats més baixes a representar-ne un 78% en les densitats superiors a 150 hab./ha. És a dir, el vehicle privat es veu més afectat per la congestió i per la regulació més gran del trànsit (semàfors, etc.), que és pròpia de les ciutats més denses.



**Gràfic 4.9. Relació entre el temps mitjà del desplaçament en transport públic i privat, en desplaçaments intramunicipals, segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)**

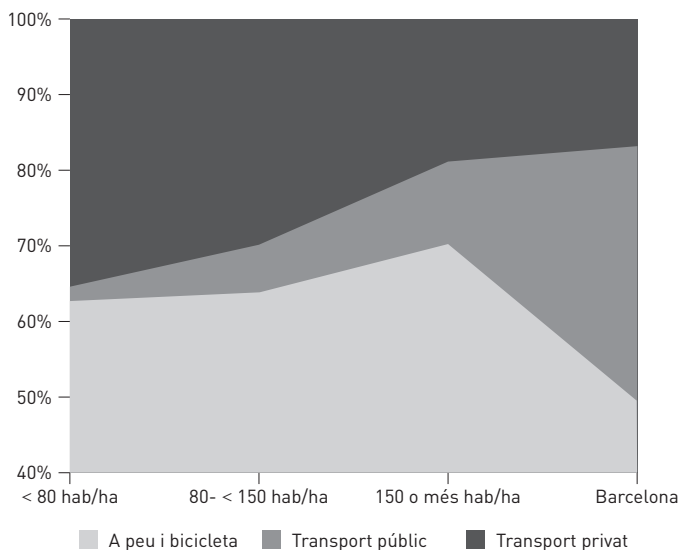


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

Per modes, veiem com l'ús del transport públic creix dins dels municipis a mesura que augmenta la densitat d'aquests. Si bé el fet més característic és el percentatge més gran de desplaçaments a peu dels municipis de més de 150 hab./ha. El percentatge de desplaçaments en vehicle privat decreix clarament a mesura que augmenta la densitat dels municipis: d'un 35% d'ús als municipis menys densos passa a un 19% als municipis de més densitat.



**Gràfic 4.10. Repartiment modal en desplaçaments intramunicipals segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)**

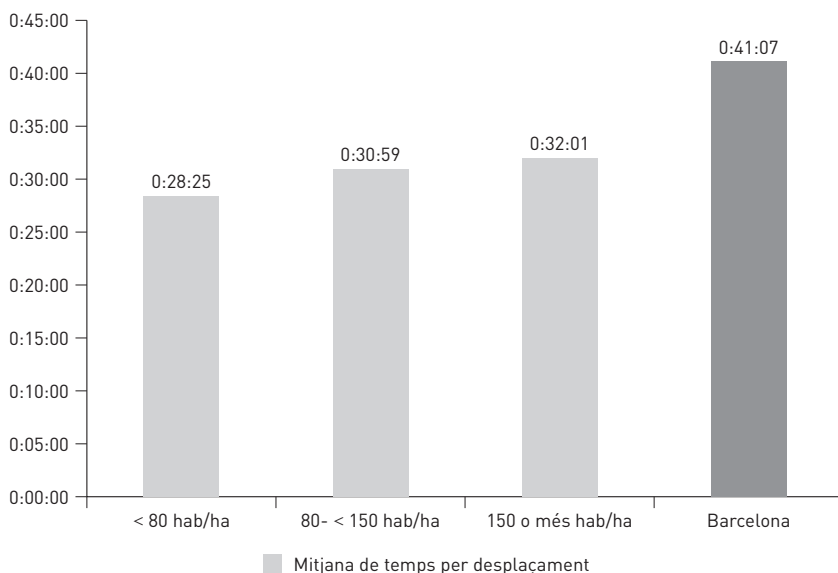


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

### Els desplaçaments intermunicipals

En els desplaçaments intermunicipals la dinàmica és similar a la dels intramunicipals, però amb diferències menors entre categories. Per tant, la densitat no és tan determinant en els viatges intermunicipals com en els intramunicipals.

**Gràfic 4.11. Temps mitjà del desplaçament intermunicipal, segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)\***

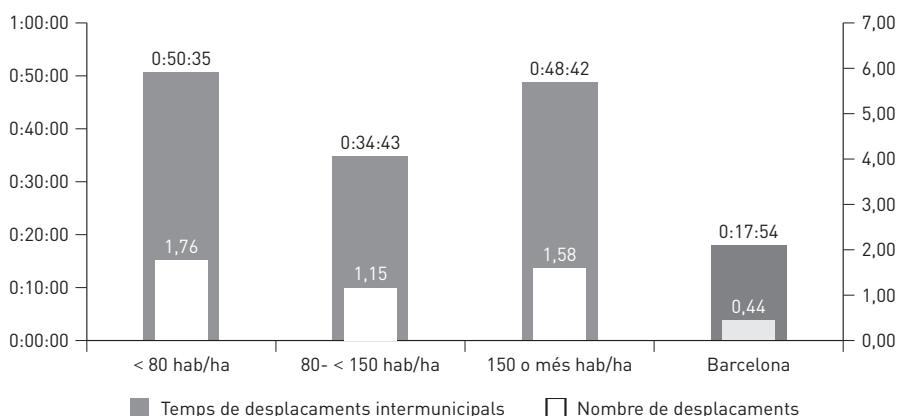


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

\* Per a la població mòbil

Pel que fa al nombre de desplaçaments i temps total dels desplaçaments al dia, s'observa la tendència contrària a la que s'apuntava per als desplaçaments intramunicipals, atès que són complementaris. Així, els municipis més autocontinguts presenten un nombre més petit de desplaçaments intermunicipals i també un temps més reduït per persona i dia dedicat a desplaçaments entre ciutats.

**Gràfic 4.12. Temps i nombre de desplaçaments, per persona i dia, en desplaçaments intermunicipals, segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)\*\***



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

\*\*Per al conjunt de la població

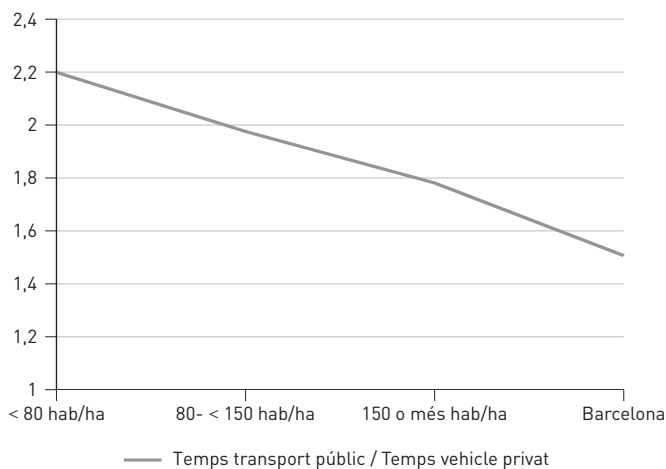
Per modes, s'observa com la densitat del municipi de residència incideix en el temps de desplaçament tant en vehicle privat com en transport públic, amb una tendència a la convergència a mesura que augmenta la densitat. A diferència dels desplaçaments intramunicipals, el temps del transport públic decreix a mesura que augmenta la densitat i passa de 52,07 a 42,34 minuts per desplaçament. En aquest cas, el temps de desplaçament a peu no presenta cap tendència clara, cosa que no és significativa atès que es tracta de desplaçaments entre municipis, que difícilment es faran a peu.<sup>32</sup>

El temps dels desplaçaments fets en vehicle privat continua sent inferior al del transport públic, sigui quina sigui la densitat, si bé la diferència s'escurça quan la densitat creix: els valors passen de representar el 120% més de temps en els municipis de baixa densitat a representar un 73% en els municipis de densitats elevades.

32. Els valors percentuals d'elecció d'aquest tipus de mode oscil·len entre el 2,5% i el 6% del total de desplaçaments intermunicipals.



**Gràfic 4.13. Relació entre el temps mitjà del desplaçament en transport públic i privat, en desplaçaments intermunicipals, segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)**

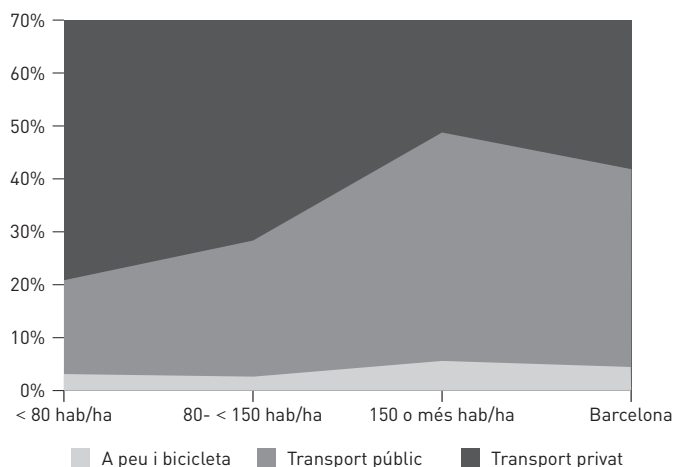


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

Pel que fa al repartiment modal, es veu clarament com la diferència relativa en el temps de desplaçament afavoreix l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat, que passa d'un 17,7% d'ús del transport públic als municipis menys densos a un 43,2% als municipis de més de 150 hab./ha.



**Gràfic 4.14. Repartiment modal en desplaçaments intermunicipals segons la densitat del municipi de residència a la RMB (2005)**



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

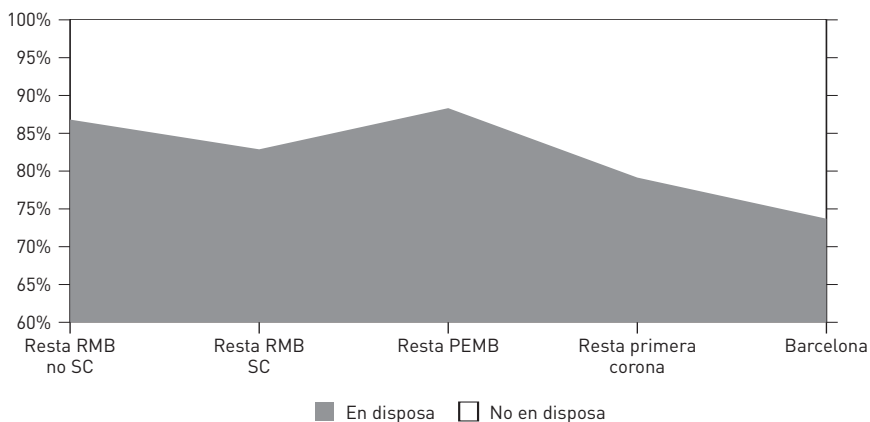
La conclusió a grans trets apunta que la densitat ajuda a incrementar els desplaçaments en transport públic entre municipis. La densitat també tindria un impacte moderat en el percentatge de desplaçaments a peu i en l'ús del transport públic en els desplaçaments intramunicipals, i això al seu torn explicaria els temps superiors dels desplaçaments interns en les ciutats més denses.

#### 4.2.2. Centralitat

A mesura que al municipi augmenta el component de centralitat també ho fa el percentatge de població que no disposa d'un vehicle privat. La centralitat està molt relacionada amb la densitat, com es pot apreciar pel fet que els municipis més llunyans dels centres funcionals (resta PEMB, resta RMB) són, a més dels menys denses, els que presenten una disponibilitat més gran de vehicle privat.



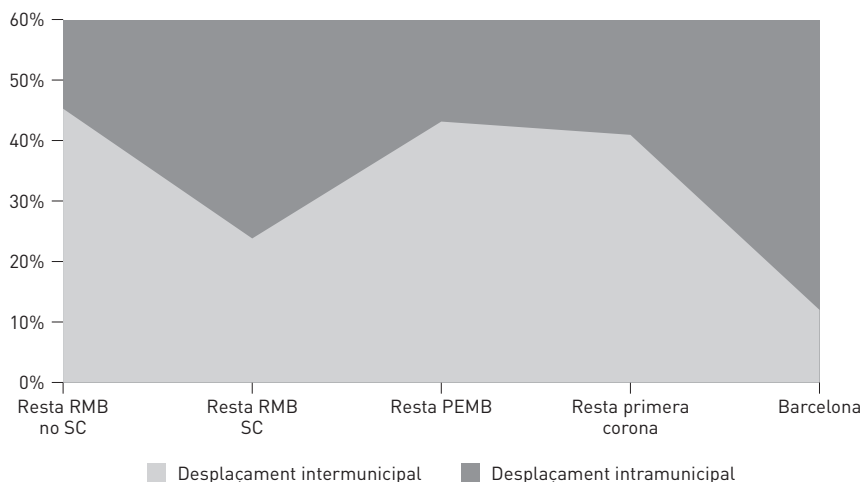
**Gràfic 4.15. Disponibilitat de vehicle privat segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)**



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

La distribució entre desplaçaments intermunicipals i intramunicipals és un clar reflex de la dependència funcional dels municipis: a Barcelona i els subcentres de la RMB la necessitat dels seus residents de desplaçar-se a altres municipis és molt inferior, com posa de manifest el fet que la quota de trajectes intermunicipals sigui més baixa.

**Gràfic 4.16. Viatges intermunicipals i intramunicipals segons la centralitat del municipi de residència a la RMB, 2005 (en %)**

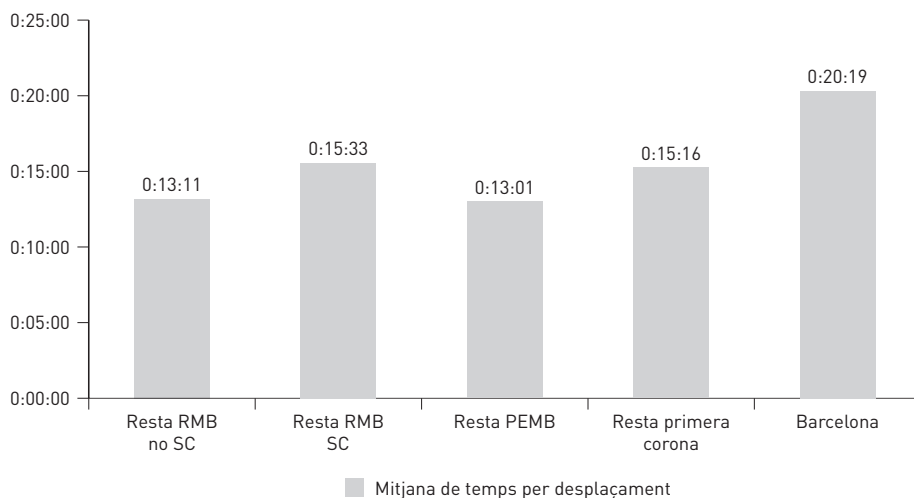


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

### Els desplaçaments intramunicipals

En els desplaçaments intramunicipals la diferència en els temps mitjans de desplaçament és força acusada, amb diferències pròximes al 16-18% entre categories, i es fa molt evident en el cas dels subcentres amb relació als municipis que els envolten (que pertanyen a la resta de la RMB).

**Gràfic 4.17. Temps mitjà del desplaçament intramunicipal, segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)\***



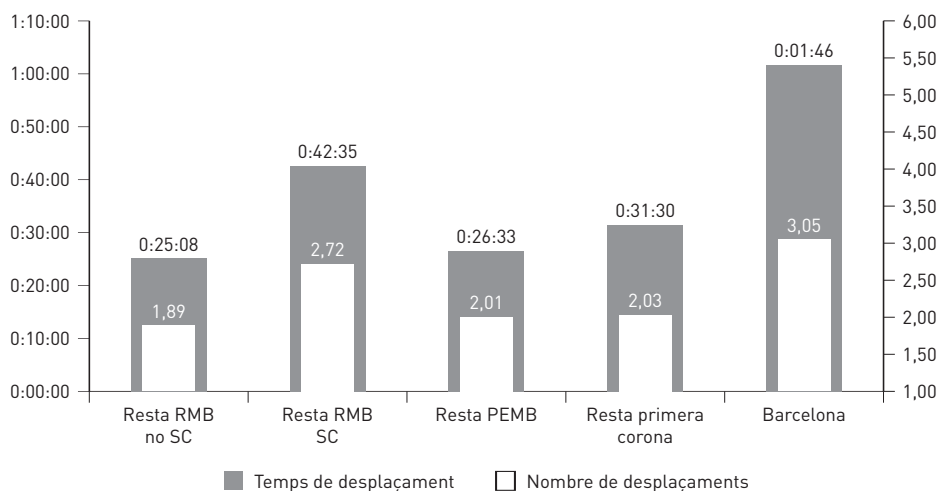
Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

\* Per a la població mòbil

S'observa també com el nombre de desplaçaments i el temps total diari destinat als desplaçaments intramunicipals és superior en les ciutats centrals, fet que s'explica pel major grau d'autocontenció que és característic de la centralitat, tal com mostra el gràfic 4.16.



**Gràfic 4.18. Temps de desplaçament i nombre de desplaçaments, per persona i dia, en desplaçaments intramunicipals, segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)\*\***



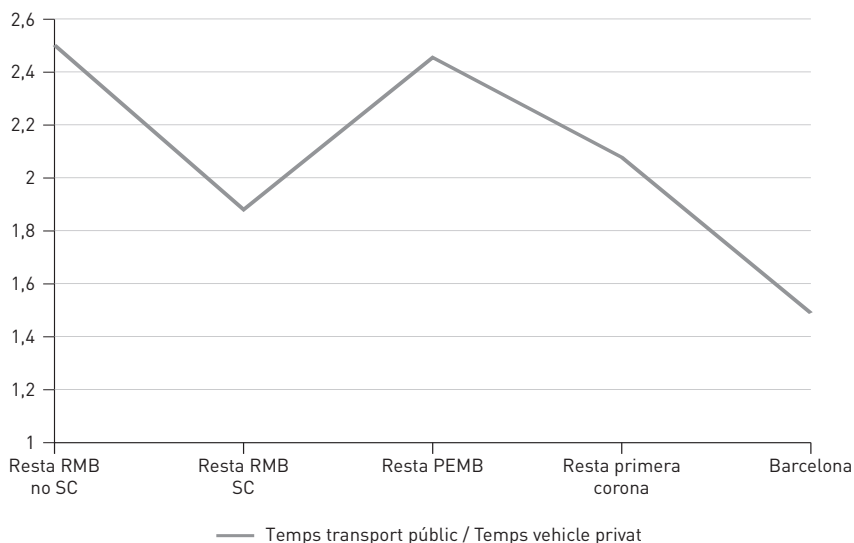
Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

\*\*Per al conjunt de la població

Pel que fa al mode, el transport públic presenta un clar desavantatge als municipis de la resta de la RMB que no són subcentres. En canvi, la congestió viària mostra el seu efecte sobre els desplaçaments en vehicle privat al centre i subcentres del territori metropolità.

El temps de desplaçament en transport públic, respecte al del vehicle privat, baixa a mesura que augmenta la centralitat: de representar un 150% més de temps de desplaçament als municipis més perifèrics passa a representar gairebé el 87% més de temps de desplaçament per als subcentres i aproximadament només un 50% més en el cas de Barcelona.

**Gràfic 4.19. Relació entre temps mitjà del desplaçament en transport públic i privat, en desplaçaments intramunicipals, segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)**



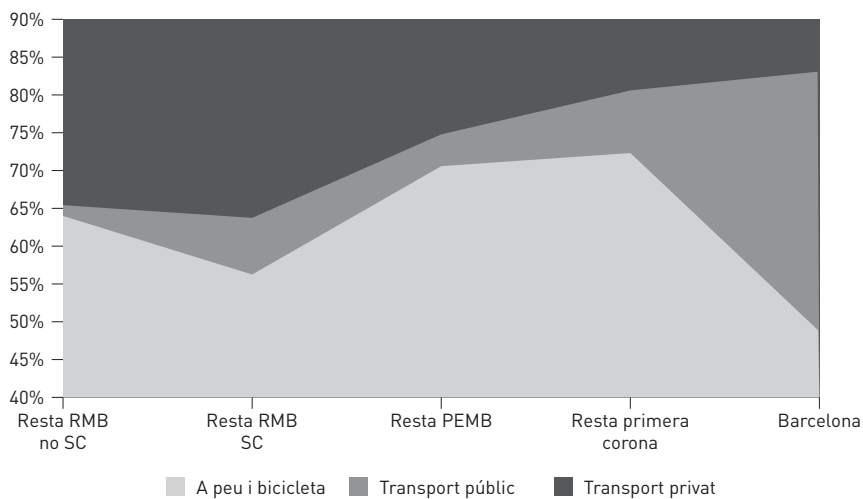
Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

S'aprecia una diferència als subcentres pel que fa a l'ús del transport públic, si bé és a Barcelona on aquest adquireix més rellevància. Malgrat això, cal destacar que als subcentres és on més s'utilitza el vehicle privat per fer desplaçaments intramunicipals i que, juntament amb Barcelona, són els llocs on menys desplaçaments a peu es fan.

Malgrat que aparentment això sembla contradir la idea que els centres permeten desplaçaments de menys distància que les corones, cal tenir en compte també que no s'ha incorporat la grandària de la ciutat a l'estudi. És a dir, en municipis més grans (Barcelona és el paradigma) hi hauria un biaix a favor dels viatges en vehicle motoritzat, perquè comptabilitzen com a viatges intramunicipals. Aquests desplaçaments, per la distància recorreguda, en altres àmbits podrien ben bé ser desplaçaments intermunicipals.



**Gràfic 4.20. Repartiment modal en desplaçaments intramunicipals segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)**

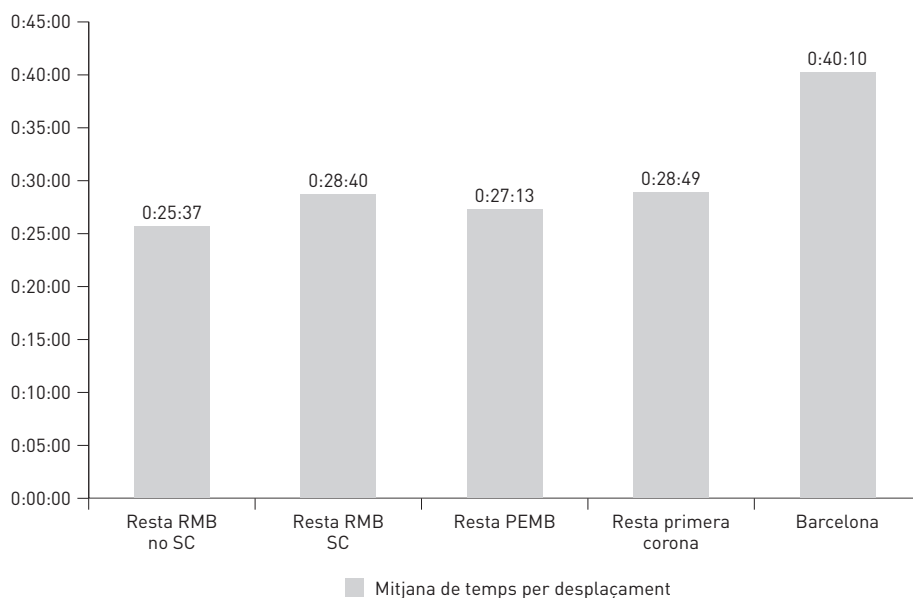


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005.

### Els desplaçaments intermunicipals

En els desplaçaments entre municipis s'observa com la tendència de temps mitjans apuntada en el cas dels desplaçaments intramunicipals es manté, si bé amb diferències menys acusades.

**Gràfic 4.21. Temps mitjà del desplaçament intermunicipal, segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)\***



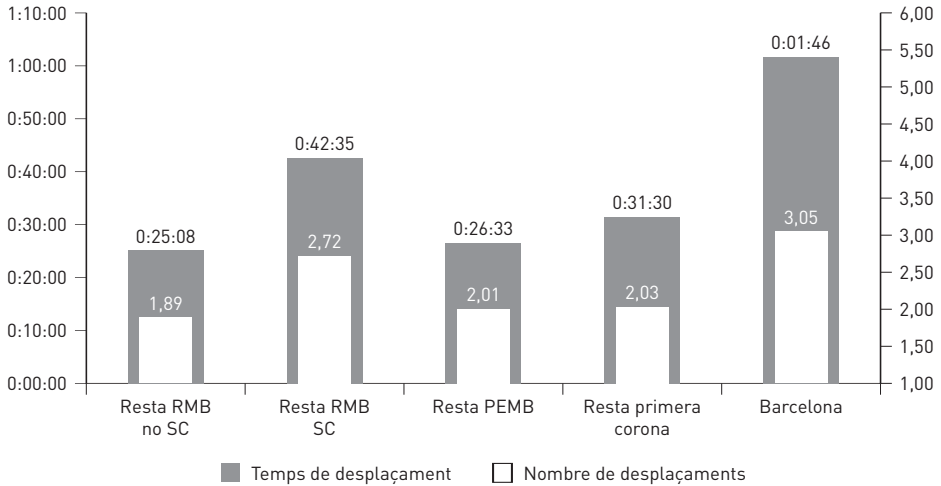
Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

\* Per a la població mòbil

En aquest cas, els municipis centrals són els que menys desplaçaments intermunicipals fan al llarg del dia i, per tant, el temps acumulat per aquest tipus de trajectes és inferior que als altres municipis. De nou, l'explicació radica en el major grau d'autocontenció.



**Gràfic 4.22. Temps i nombre de desplaçaments, per persona i dia, en desplaçaments intermunicipals, segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)\*\***



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

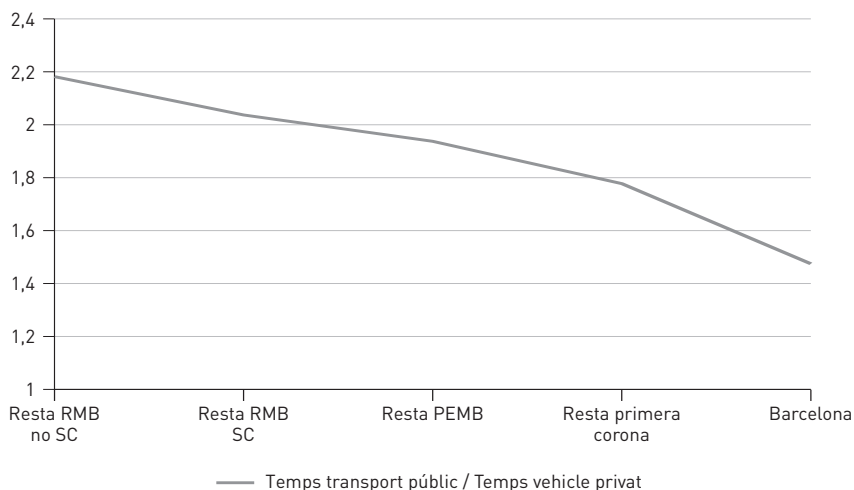
\*\*Per al conjunt de la població

Barcelona és el lloc en què el temps mitjà del transport públic és més proper al del vehicle privat però, a diferència dels desplaçaments intramunicipals, els subcentres no gaudeixen aquest cop de cap avantatge respecte a la resta de la primera corona i la resta del PEMB.





**Gràfic 4.23. Relació entre el temps mitjà del desplaçament en transport públic i privat, en desplaçaments intermunicipals, segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)**

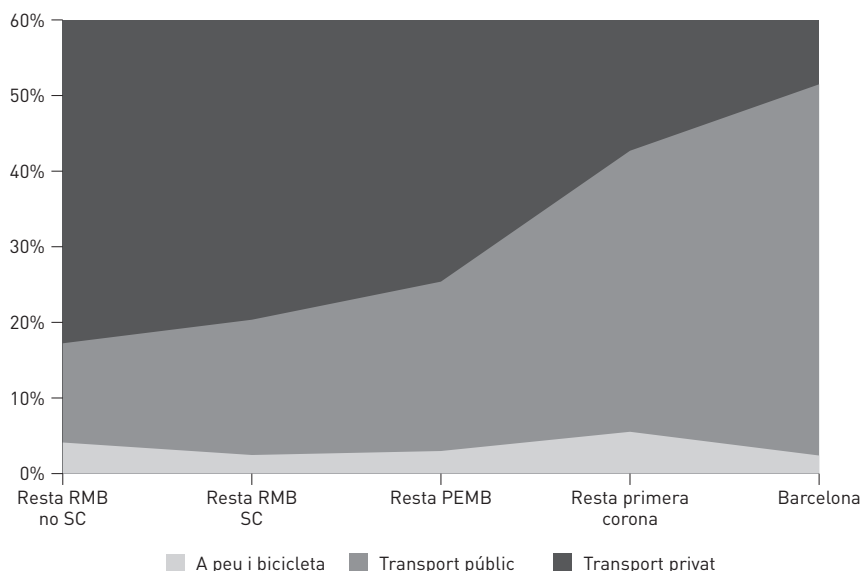


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005.

Això podria explicar que el transport públic s'utilitzi percentualment més als municipis de la perifèria de Barcelona (resta primera corona i resta PEMB) que no pas als subcentres per desplaçar-se entre ciutats. Tal com ja s'ha comentat a l'inici d'aquest apartat, la resta de la primera corona presenta uns nivells alts d'ús del transport públic en desplaçaments intermunicipals, la qual cosa s'expli- caria per una oferta més gran d'aquests serveis.



**Gràfic 4.24. Repartiment modal, en desplaçaments intermunicipals, segons la centralitat del municipi de residència a la RMB (2005)**



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

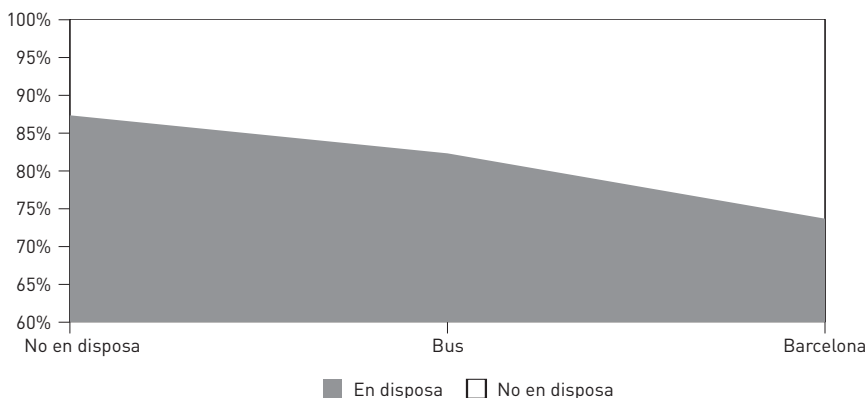
En síntesi, es pot afirmar que la centralitat és un paràmetre molt determinant en el temps dels desplaçaments intramunicipals, però no té tanta incidència en l'explicació del temps de desplaçament en els moviments entre municipis.

#### 4.2.3. Oferta de transport públic<sup>33</sup>

L'oferta de transport públic modula la necessitat d'haver de disposar d'un vehicle privat: als municipis amb bus urbà el percentatge de població amb vehicle privat és del 82%, davant del 87% als municipis sense bus urbà.

33. En l'anàlisi de l'oferta s'utilitzen les variables de disponibilitat d'autobús urbà i de ferrocarril. En l'anàlisi dels desplaçaments intramunicipals s'utilitza només la primera, mentre que en els desplaçaments intermunicipals s'utilitza la segona.

**Gràfic 4.25. Disponibilitat de vehicle privat segons l'oferta de bus urbà al municipi de residència a la RMB (2005)**

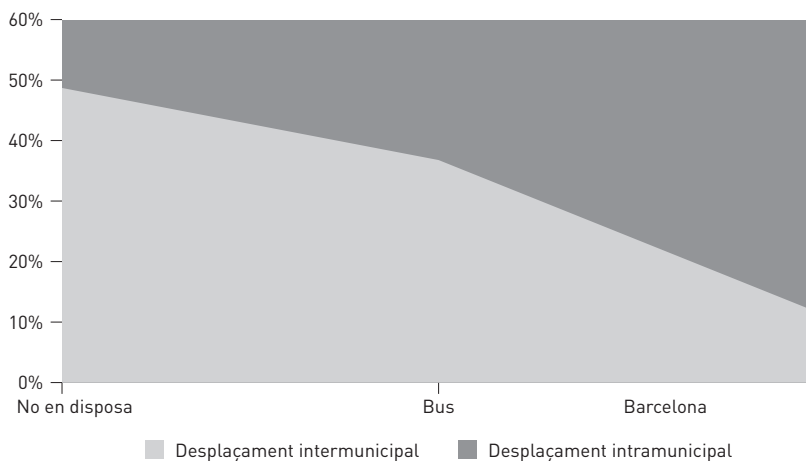


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

Els municipis que disposen d'autobús urbà presenten una proporció més petita de desplaçaments intermunicipals. Això es pot explicar en part perquè l'existència d'aquest servei amplia el ventall de destinacions accessibles a l'interior del municipi i, per tant, limita la necessitat de desplaçar-se a l'exterior. Tanmateix, cal tenir en compte també que hi ha una certa correspondència entre densitat i presència d'autobús urbà, i ja s'ha mostrat com els municipis de més densitat mostren una autocontenció més gran en els seus desplaçaments.



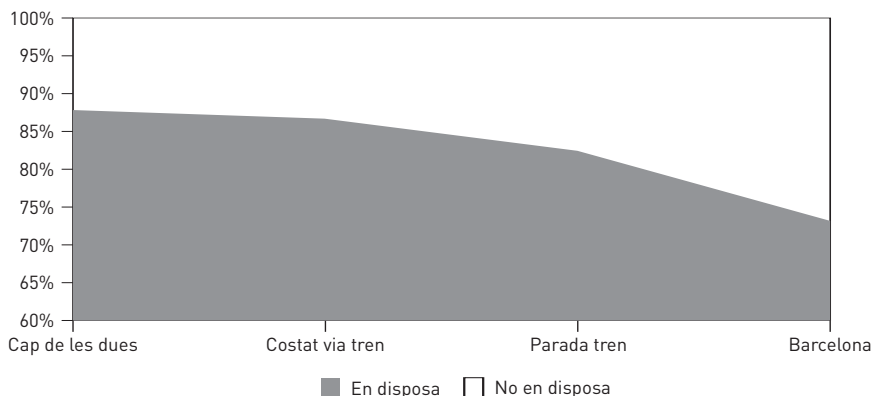
**Gràfic 4.26. Viatges intermunicipals i intramunicipals segons l'oferta de bus urbà al municipi de residència a la RMB, 2005 (en %)**



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

Com es pot apreciar al gràfic següent, la disponibilitat de vehicle privat també augmenta a mesura que ho fa la distància a un municipi amb parada de tren: d'un 82% als municipis amb parada de tren passa a un 88% als municipis no adjacents a un municipi amb parada.

**Gràfic 4.27. Disponibilitat de vehicle privat segons l'oferta de tren al municipi de residència a la RMB (2005)**

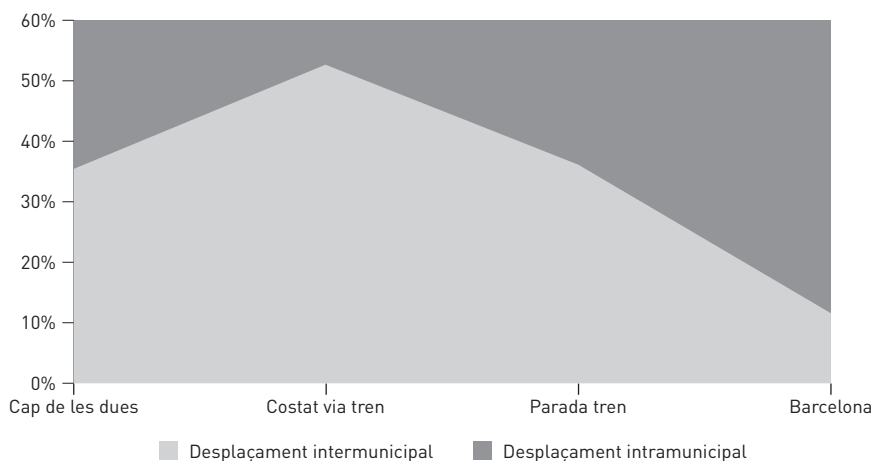


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

La proximitat als serveis ferroviaris també està molt relacionada amb la proporció de desplaçaments intermunicipals. L'excepció a aquesta tendència la marquen únicament els municipis sense estació de tren, que són molt pocs i ubicats en les localitzacions més perifèriques de la regió metropolitana.



**Gràfic 4.28. Viatges intermunicipals i intramunicipals segons l'oferta de tren al municipi de residència a la RMB, 2005 (en %)**

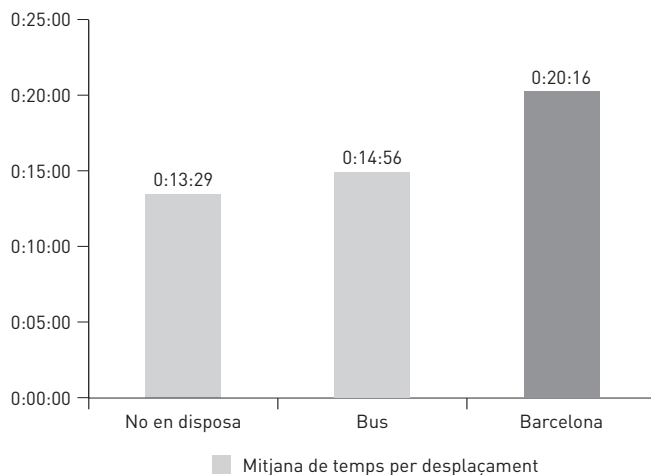


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

### Els desplaçaments intramunicipals

Pel que fa al temps de desplaçament intramunicipal, les dades mostren que tenen més durada els desplaçaments dels residents en municipis amb autobús urbà que aquells que no en tenen. De nou, la grandària del municipi i el major ús percentual del transport públic (que es pot veure al gràfic 4.32) hi poden estar relacionats.

**Gràfic 4.29. Temps mitjà del desplaçament intramunicipal, segons l'oferta de bus urbà al municipi de residència a la RMB (2005)\***



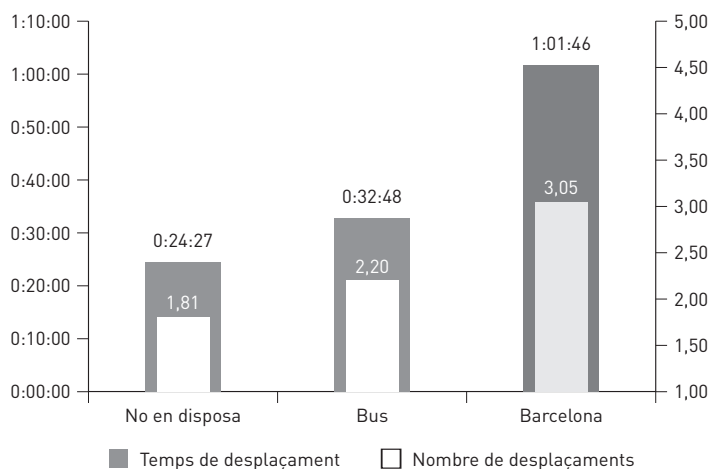
Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

\* Per a la població mòbil

Respecte al nombre de desplaçaments, aparentment es fan més desplaçaments interiors als municipis amb autobús urbà, i consegüentment s'hi destina més temps al llarg del dia, fenomen que es correspondria amb la major autocontenició d'aquests municipis, tal com s'observa al gràfic 4.26.



**Gràfic 4.30. Temps i nombre de desplaçaments, per persona i dia, en desplaçaments intramunicipals, segons l'oferta de bus urbà al municipi a la RMB (2005)\*\***



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

\*\*Per al conjunt de la població

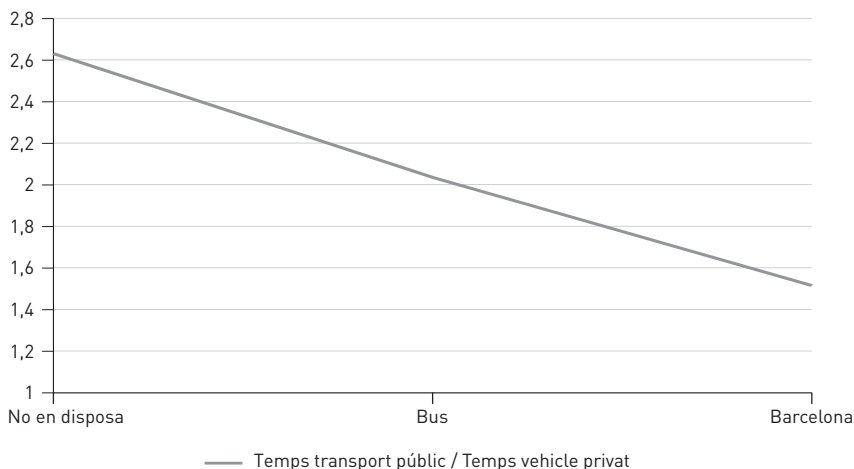
Pel que fa als modes, el temps mitjà dels desplaçaments en transport públic es redueix amb la presència d'autobús urbà. El fet contrari es dona en el cas del vehicle privat, que augmenta el temps de desplaçament, tot i que la diferència és gairebé inapreciable: de 10.23 a 11.02 minuts.

La diferència entre temps mitjà de transport públic i vehicle privat en els desplaçaments per l'interior és inferior als municipis que disposen d'autobús urbà, passa d'una ràtio públic/privat de 2,6 (160% més de temps de desplaçament) a un valor de 2 amb la presència de l'autobús (100% més de temps).





**Gràfic 4.31. Relació entre temps mitjà del desplaçament en transport públic i privat, en desplaçaments intramunicipals, segons l'oferta de bus urbà al municipi de residència a la RMB (2005)**

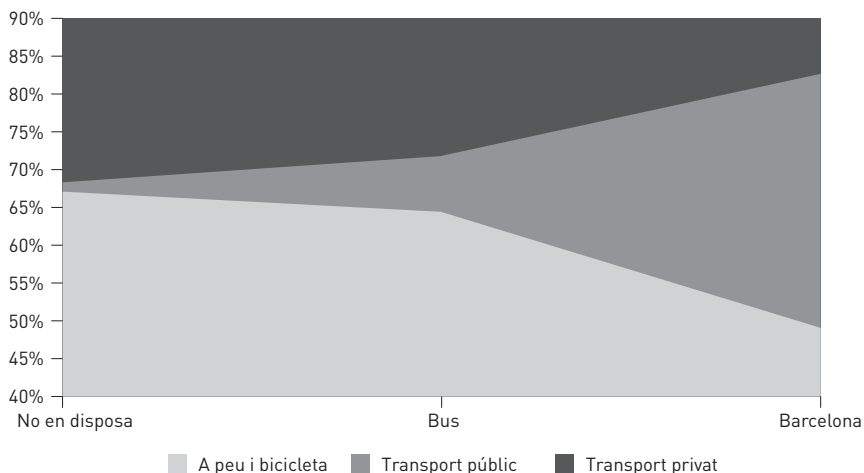


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

La reducció del diferencial de temps del transport públic es produeix en paral·lel a la quota d'ús en desplaçaments intramunicipals que assoleix aquest mode, que passa d'un gairebé inexistent 1% al 8% amb la presència d'algun servei d'auto-bús urbà. Aquest increment de quota del transport públic es produeix en detriment tant dels desplaçaments amb vehicle privat com dels que es fan a peu o en bicicleta.



**Gràfic 4.32. Repartiment modal, en desplaçaments intramunicipals, segons l'oferta de bus urbà al municipi de residència a la RMB (2005)**

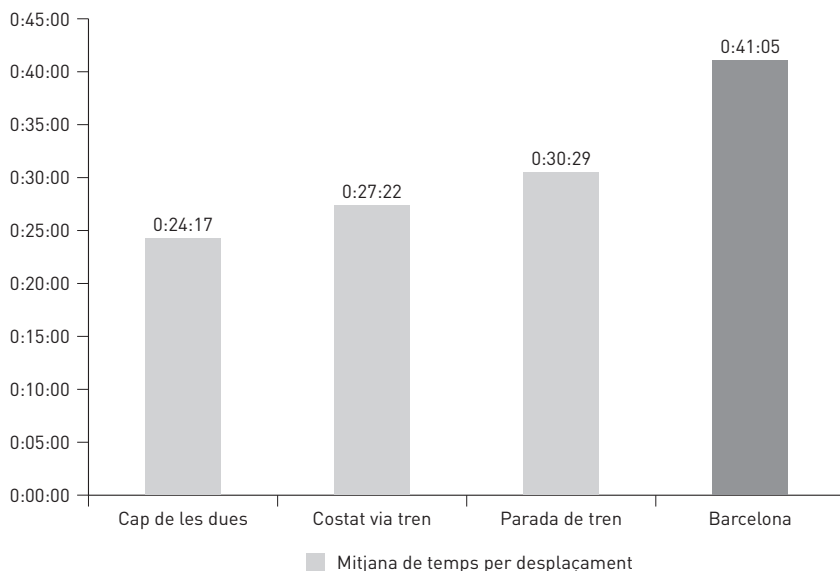


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

### Els desplaçaments intermunicipals

El temps de desplaçament en trajectes intermunicipals augmenta a mesura que creix l'oferta de transport ferroviari. Això pot ser conseqüència del major ús del transport públic precisament perquè es disposa de més oferta, atès que el temps mitjà del transport públic és superior al del vehicle privat, com es pot veure més endavant al gràfic 4.35.

**Gràfic 4.33. Temps mitjà del desplaçament intermunicipal, segons l'oferta de tren al municipi de residència a la RMB (2005)\***



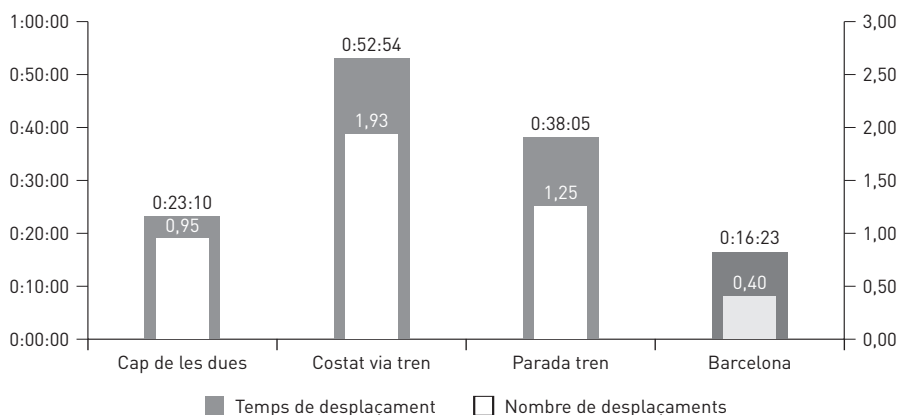
Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

\* Per a la població mòbil

El nombre de desplaçaments intermunicipals creix a mesura que baixa l'oferta de transport ferroviari (excepte per als municipis més distants de l'oferta), mentre que el temps acumulat de desplaçament intermunicipal per persona i dia presenta una tendència similar. Això s'explicaria pel grau d'autocontenció dels municipis que s'ha analitzat anteriorment al gràfic 4.28.



**Gràfic 4.34. Temps i nombre de desplaçaments, per persona i dia, en desplaçaments intermunicipals, segons l'oferta de tren al municipi de residència a la RMB (2005)\*\***



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

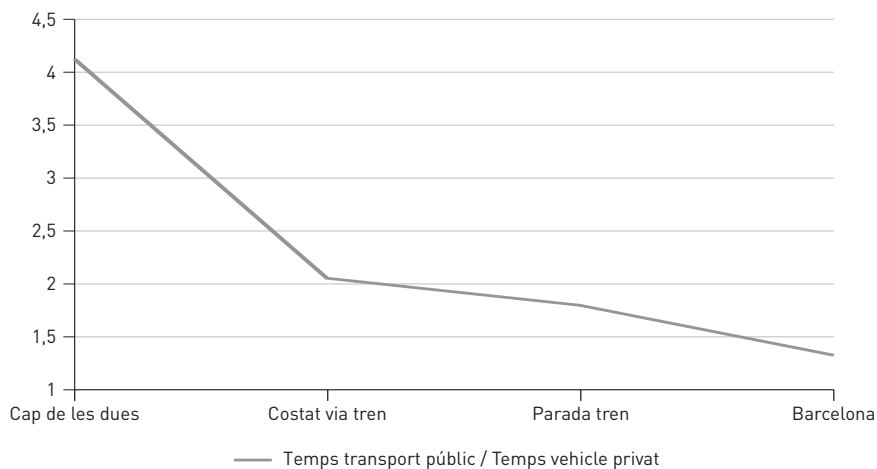
\*\*Per al conjunt de la població

Per modes, el temps de desplaçament en transport públic dels municipis que estan lluny de l'oferta de tren és molt superior al de la resta de poblacions, amb un valor mitjà d'1 hora i 23 minuts per desplaçament. Aquest aïllament o manca de transport públic obliga a fer un trajecte previ per accedir a les estacions, i per tant penalitza notablement el temps total del trajecte.

Aquest efecte condiona en gran manera la diferència relativa entre el temps de desplaçament en transport públic i vehicle privat, que passa d'un valor que és quatre vegades superior per al transport públic als municipis més distants a l'oferta (300% més) a una ràtio d'1'8 per als municipis amb parada de tren (80% més).



**Gràfic 4.35. Relació entre temps mitjà del desplaçament en transport públic i privat, en desplaçaments intermunicipals, segons l'oferta de tren al municipi de residència a la RMB (2005)**

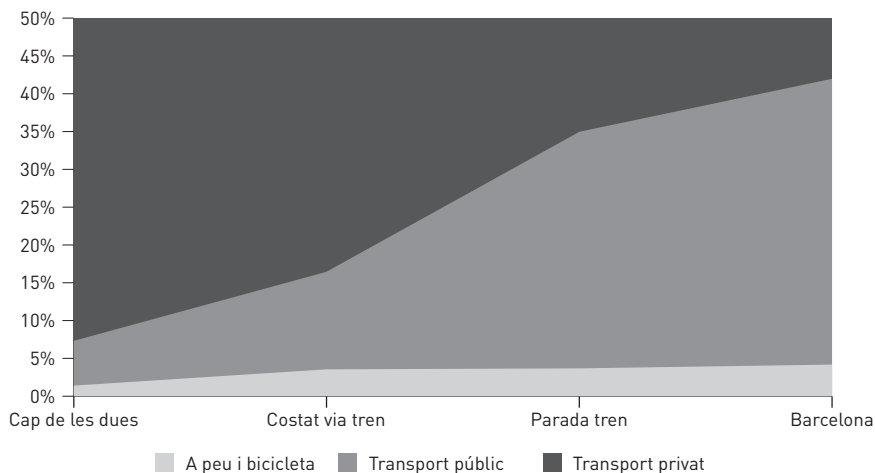


Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

La proximitat a una parada de tren permet un major ús del transport públic per als trajectes intermunicipals, que passa d'un 6% de quota en els municipis distants a una parada de tren a un 32% en els municipis amb parada.



**Gràfic 4.36. Repartiment modal, en desplaçaments intermunicipals, segons l'oferta de tren al municipi de residència a la RMB (2005)**



Font: Elaboració a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2005

A tall de síntesi es pot afirmar que els temps de desplaçament augmenten quan també ho fa l'oferta de transport públic. Lògicament, a més oferta més ús es fa del transport públic i, com que és el mode amb un temps mitjà més elevat, això té un efecte sobre el temps total destinat a desplaçar-se.



### 4.3. Conclusió

Les tres variables territorials analitzades no són independents sinó que mostren una clara associació entre elles. Els municipis de més densitat són precisament els més propers al centre metropolità, que al seu torn són els que disposen de més serveis de transport públic. Això explica en part perquè totes tres variables analitzades afecten el temps de desplaçament. Malgrat que en alguns casos les diferències detectades puguin ser poc significatives,<sup>34</sup> es pot dir que hi ha diferències i que mostren una tendència coherent.

La conclusió general apunta que més densitat, més proximitat al centre de l'àrea metropolitana i més oferta de serveis de transport públic es tradueixen en un major ús d'aquests serveis, és a dir, en una major quota d'ús del transport públic. Com que es tracta del mode que té associat un temps mitjà per desplaçament més elevat, això té com a conseqüència que en els municipis amb les característiques esmentades els temps de desplaçament tendeixin a ser superiors.

Un altre fenomen observat és que el temps de desplaçament en vehicle privat tendeix a augmentar a mesura que ho fan també la densitat i la centralitat del municipi considerat, fet que es pot relacionar amb la major congestió viària del centre metropolità i amb els mecanismes de regulació del trànsit que s'apliquen en els municipis de més densitat.

---

34. Especialment per als desplaçaments intermunicipals.







## **Segona part**

### **Recopilació d'experiències europees en polítiques del temps**

---



## **Recopilació d'experiències europees en polítiques del temps**

El temps i el seu valor social es conceben actualment com a aspectes fonamentals per a la qualitat de vida de la població.

La dimensió social del temps apareix com a variable de gran capacitat explicativa per analitzar la realitat social i les desigualtats en les societats contemporànies. Així, per exemple, diferents investigacions confirmen l'existència de disfuncions en la conciliació horària com a problema emergent, que afecta més alguns col·lectius que d'altres (com, per exemple, les dones).

El temps dels ciutadans, d'altra banda, és condicionat indefugiblement per la dimensió espacial i temporal de la ciutat. El territori –i sobretot la ciutat– és l'escenari en què es poden observar els usos socials del temps, perquè és el lloc on conflueix la vida personal (l'individu) amb la vida social (el col·lectiu). En el territori és on es plasmen les necessitats d'harmonització dels temps personals amb els temps socials. Per tant, és en el territori on es materialitzen les polítiques del temps. I més encara quan l'espai de vida quotidià s'ha difós més enllà dels límits administratius de la ciutat.

Així mateix, la complexa convivència dels diferents temps urbans necessita, de forma creixent, una acció coordinadora. Aquesta necessitat ha portat a inserir el temps com a eix d'intervenció de les polítiques públiques de diversos països europeus, i de les seves ciutats i àrees metropolitanes. L'objecte compartit d'aquestes polítiques temporals és reconciliar el temps de les ciutats amb el dels seus habitants.



---

A continuació es presenta una síntesi del panorama europeu en polítiques urbanes sobre el temps. S'hi recullen les principals constatacions i conclusions d'una recerca d'experiències sobre temps i territori a diferents ciutats i àrees metropolitanes feta principalment a partir de fonts secundàries (pàgines web i publicacions entorn del tema de les polítiques del temps). En total s'han recollit cent dotze experiències portades a terme a nou països europeus: Itàlia, França, Alemanya, Bèlgica, Holanda, Regne Unit, Finlàndia, Dinamarca i Espanya.

En primer lloc, es revisen els principals trets i la història de les polítiques del temps de cada un d'aquests països, agrupats en dues grans categories: països impulsors i països "seguidors". En segon lloc, es caracteritzen les experiències segons el seu contingut (àmbits d'aplicació), el seu disseny o aplicació (tipus) i segons les institucions implicades i els instruments d'actuació i de coordinació de què disposen. Finalment, es resumeixen algunes experiències rellevants pel seu caràcter metropolità o per la seva transferibilitat en una àrea metropolitana com la de Barcelona.

A l'annex de l'informe (al CD) s'adjunta una base de dades amb la informació detallada de cada una d'elles.



### 5. Panorama actual de les polítiques de temps en les ciutats i àrees metropolitanes europees

L'evolució de les ciutats europees durant el segle XX es caracteritza per tendències i fenòmens similars, que han significat un canvi en l'organització social del temps: el procés de metropolització i l'aparició de la urbanització dispersa, la inserció de la dona en el mercat de treball, els canvis en les condicions del treball mercantil i la creixent flexibilitat laboral, els canvis en els models de família tradicional; en definitiva, el doble procés d'individualització d'hàbits i modes de vida i de complexificació de la societat.

Tanmateix, cada país ha viscut una evolució diferent de les polítiques del temps, perquè el seus contextos econòmic, sociocultural i polític no són els mateixos. Com a resultat, la presència actual d'aquestes polítiques difereix segons el país analitzat.

#### **Els tres eixos motors de les polítiques del temps: Itàlia, França, Alemanya**

##### **Itàlia**

Es pot considerar que el naixement de les polítiques específiques sobre temps i ciutat se situa a principis de la dècada dels noranta a Itàlia. Els precedents es troben en una sèrie de reflexions interdisciplinàries sobre el rol del temps en la societat moderna que es van dur a terme durant la dècada dels setanta i els vuitanta per part de sociòlegs, filòsofs, economistes, urbanistes i altres teòrics.



L'any 1989 aquestes reflexions es tradueixen per primera vegada en instància política amb una proposta de llei d'iniciativa popular que es va anomenar "Les dones canvien el temps". Es parteix de la dificultat de les dones per conciliar el seu temps personal amb el temps familiar i domèstic, el temps de treball mercantil i els horaris dels serveis de la ciutat, i es reconeix, per primera vegada, l'existència de múltiples temps de vida. Les tres propostes inicials d'aquest projecte de llei eren l'adopció d'un planejament urbanístic que tingués en compte els ritmes i exigències temporals de la vida quotidiana, la renovació de l'accessibilitat als serveis públics per tal que els horaris no fossin contraris al temps de les relacions socials i la reducció dels obstacles burocràtics. Si bé aquesta iniciativa popular no es va arribar a plasmar en una única llei, les seves propostes van assentar un precedent en les polítiques del temps posteriors.

L'interès inicial en polítiques del temps es dirigeix principalment als horaris de la ciutat i dels ciutadans. Així, es van fer estudis per conèixer els horaris laborals, els d'obertura dels serveis públics, els escolars, els del transport públic, etc.

La recerca científica i les experiències locals es van afermar cap al 1990, amb una constant producció de procediments legislatius, nacionals i regionals. Aquest procés va canviar el quadre de referència normativa, amb lleis en matèria d'horaris, serveis i harmonització del temps de la ciutat i també amb lleis de simplificació administrativa. El procés legislatiu arriba al seu punt àlgid amb la Llei nacional 53/2000, per a la coordinació dels temps de la ciutat (*Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città*), que estableix per als ajuntaments de més de 30.000 habitants l'obligació d'actuar en la coordinació del temps i els horaris definint plans territorials. Naixia definitivament el moviment *Tempi della Città*.

Els plans territorials d'horaris són l'instrument bàsic de gestió des del qual les ciutats italianes han pogut desenvolupar els seus projectes en polítiques del temps. Actualment les principals ciutats ja tenen definits els seus plans i els diferents sectors de l'administració local han començat a implementar les actuacions que se'n deriven (*Tempi e Orari della Città* a Roma, Milà, Torí, Bolzano,



Bolonya, etc.). Els plans són de caràcter transversal i s'articulen en les nombroses dimensions del temps de la ciutat amb l'objectiu d'adaptar les estructures temporals a les necessitats individuals i col·lectives dels seus habitants.

Les actuacions que se'n deriven estan bàsicament destinades a la planificació del temps urbà i tenen un fort caràcter territorial, perquè depenen en gran mesura dels plans urbanístics generals. Així, si bé l'origen del moviment del *Tempi della Città* estava associat a les polítiques de benestar social, sembla que s'ha anat encaminant cap a polítiques del temps més aviat arrelades al terreny urbanístic i territorial que al social estrictament.

Tot i que els plans tenen caràcter local, hi ha alguns mecanismes de coordinació entre ciutats. Els principals exemples són la plataforma per a la recerca, comparació, coordinació i formació en temes de polítiques i experiències del temps a les ciutats del cinturó metropolità de Torí (*Città in tempo*); la creació d'una xarxa de ciutats per a la conciliació de la vida laboral i el temps personal i familiar del projecte *Con-tempo* (ciutats de Cremona, Pavia, Lodi, Crema, Mantova i Casalmaggiore), o la posada en marxa del *Consorzio Tempi della Città*, una xarxa temàtica i d'innovació formada per entitats públiques, empreses i universitats, promoguda per la Universitat Politècnica de Milà, en la qual actualment participen l'Ajuntament de Bolzano i el de Cremona.

Paral·lelament, s'estan portant a terme altres accions i iniciatives concretes amb relació als temps de la ciutat, vinculades als àmbits de la mobilitat i de la conciliació laboral i familiar, entre d'altres. En la seva major part, són promogudes per agències de transport, organitzacions d'empresaris i treballadors i per ajuntaments de ciutats petites i mitjanes.

### **França**

La qüestió de l'organització temporal sorgeix més tard a França. En aquest país, el debat sobre les polítiques del temps es va veure impulsat en gran mesura per la reducció a trenta-cinc hores setmanals del temps de treball mercantil derivada de la Llei Aubry (gener del 2000). Un dels articles d'aquesta llei estableix, a





més, que els alcaldes dels municipis han d'harmonitzar els horaris dels serveis públics d'acord amb les necessitats sorgides de l'organització del treball. Arran d'aquesta llei es va publicar un informe encarregat pel Parlament francès (*Les temps de la ville*, Edmond Hervé) que proposava seguir l'experiència italiana i crear oficines del temps a les ciutats de més de 20.000 habitants.

Una de les primeres ciutats a crear una oficina del temps va ser Rennes, l'any 2002 (*Bureau des Temps de Rennes*). A partir d'aquesta es van impulsar projectes i actuacions en polítiques del temps. Cal destacar l'experiència *Rennes, égalité des temps*, finançada pel programa comunitari EQUAL, l'objectiu de la qual era la millora de la qualitat de vida a partir de l'experimentació d'actuacions orientades a articular la vida professional i personal, mitjançant un millor coneixement de les necessitats dels ciutadans. Els *partners* europeus d'aquest projecte van ser les ciutats de Prato (Itàlia) i l'Hospitalet de Llobregat.

Les experiències més avançades i esteses a França són les oficines del temps, que prenen noms diferents segons la ciutat o territori: *Bureau des Temps*, *Espace des Temps*, *Agence des Temps*, *Maison du Temps*. Són espais de mediació amb la pretensió de comprendre millor els ritmes de vida dels habitants i millorar les disfuncions que resulten de la multiplicitat de temps socials. Constitueixen plataformes a través de les quals es fa reflexió, innovació i difusió de polítiques de temps. A banda de Rennes, destaquen també l'*Espace des Temps* de l'àrea metropolitana de Lió (Gran Lió), l'*Espace des Temps* de Saint-Denis, la *Maison du temps et de la mobilité* de l'àrea metropolitana de Belfort, l'*Agence des Temps* de l'àrea metropolitana de Poitiers, o el *Bureau des Temps* de París, entre d'altres.

El procés de reflexió entorn del temps es va consolidar quan, el març de 2002, el Consell Econòmic i Social va posar èmfasi en la necessitat de "reconciliar els ritmes de vida de les persones i l'espai-temps del territori". Paral·lelament, el món universitari i d'experts en urbanisme i territori, a través d'Eurexter (Associació Europea de l'Excel·lència Territorial) i la DATAR (entitat del govern francès que s'ocupa del desenvolupament regional), van crear un grup de treball en el marc del programa de prospectiva que des d'aleshores aporta recolzament a les iniciatives



en temps i ciutat implementades en una desena de ciutats i territoris francesos. El seu objectiu principal és veure com la perspectiva del temps pot modernitzar les qüestions sobre l'organització del territori. Fins al moment s'han fet dos grups de prospectiva. El primer tracta el tema del temps lliure i les seves implicacions en les dinàmiques territorials. El segon grup s'interessa pel tema del temps i els territoris, i analitzen els vincles entre ritmes, temporalitats i territoris.

La DATAR també impulsa la creació de noves oficines del temps, per tal d'iniciar polítiques del temps en un nombre més gran de territoris de naturalesa i nivells administratius diferents (aglomeracions metropolitanes, ajuntaments, departaments, regions, grans ciutats, etc.). La finalitat és que les polítiques del temps tinguin un caràcter transversal i impliquin nivells territorials i administratius diferents, més enllà de ser únicament competència local. El principal vincle es vol establir entre el nivell nacional (ministeris) i el local (municipis, àrees metropolitanes), amb un punt de vista innovador en comparació amb les experiències que es duen a terme en altres països europeus.

Des del 2004 la xarxa nacional *Tempo Territorial* reuneix tots els protagonistes de les polítiques temporals (electes, tècnics, experts i investigadors, representants d'empreses, de sindicats i d'associacions) i més de quinze col·lectivitats locals. Es debat com les transformacions de la societat incideixen en l'evolució dels ritmes del temps de la vida moderna. La seva voluntat és esdevenir un centre de recursos en polítiques del temps, permetre el debat públic sobre aquestes qüestions i afavorir l'intercanvi de bones pràctiques en temes de concertació, comunicació i anàlisi metodològica.

A diferència d'Itàlia, on les polítiques temporals estan fortament lligades al món local, a França es dóna més importància al fet territorial, s'implica els diferents nivells de l'administració i s'abasta territoris de tot tipus (àrees metropolitanes, ciutats, regions, etc). Dins les polítiques franceses destaca també la importància atribuïda a les qüestions de la mobilitat i la seva dimensió territorial, en molts casos d'abast supralocal o metropolità. Aquest és el cas, per exemple, de les polítiques de la *Maison du temps et de la mobilité*, que treballa per a una agrupació de municipis (Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle). A Poitiers, les políti-



ques del temps tenen una escala metropolitana: la CAP (Communauté d'Agglomération de Poitiers, igual que en el cas de Lió: Le Grand Lyon (àrea metropolitana de Lió).

### Alemanya

A Alemanya l'interès per les polítiques del temps neix de la sensibilització creixent sobre aquestes qüestions arran dels canvis en el mercat de treball, del desenvolupament urbà i de la voluntat de modernització de l'administració pública. A partir dels canvis en el temps de treball mercantil i del corresponent augment del temps lliure, la qüestió del temps va entrar al debat públic i social del país.

L'impuls de les polítiques del temps no va sorgir del govern federal, sinó del món local. Les ciutats vivien processos de suburbanització i desurbanització, al mateix temps que l'administració pública havia de competir amb els serveis privats, i millorar la seva eficàcia. Tot això, sumat a unes necessitats dels ciutadans cada vegada més diversificades, va palesar la urgència d'establir un nou equilibri entre individu i societat. A final dels anys noranta es comencen a definir les polítiques de temps i ciutat pròpiament dites, molt inspirades en el moviment italià.

Les polítiques del temps a Alemanya es caracteritzen per una concepció de la ciutat com l'espai ideal per reconciliar les necessitats dels individus, mitjançant processos de participació democràtica, amb l'objectiu últim de millorar-ne la qualitat de vida. Així doncs, es tracta principalment de polítiques urbanes.

El nord d'Alemanya és el territori on es troben les ciutats que han portat a terme més experiències de temps: Bremen, Hamburg, Hannover, Wolfsburg. Tanmateix, les polítiques del temps alemanyes encara estan en procés de desenvolupament. Les experiències són promogudes principalment pels ajuntaments en col·laboració amb les universitats i l'Eurexter i tenen àmbits d'actuació molt similars als de la predecessora Itàlia: sistema de funcionament dels serveis públics i privats, reforma participativa de l'administració pública, iniciatives locals per a la creació de llocs de treball, pactes de mobilitat, seguretat dels



espais públics, reestructuració de la utilització mixta de la ciutat, actuacions amb les escoles i consideració de les necessitats divergents de tots els col·lectius socials (sobretot dones, joves, gent gran).

A Alemanya no existeix una coordinació metropolitana aplicada a polítiques del temps més enllà del naixement conjunt dels projectes de "temps de la ciutat" de les ciutats de Bremen, Hamburg i Hannover, que va tenir lloc a l'Exposició universal del 2000 celebrada en aquesta última ciutat. També hi ha recerca i difusió d'experiències a través de les universitats i l'Eurexcter.

### **Altres països europeus**

Les experiències més generalitzades a la resta de països europeus són iniciatives legislatives sobre conciliació de vida laboral i familiar. La relació entre temps i territori encara no s'ha plasmat en les polítiques públiques d'aquests països, però ja es comença a percebre que aquest pot ser un futur motiu de reflexió en les qüestions urbanes.

### **Països Baixos**

A Holanda i Bèlgica els problemes relatius a la gestió del temps van sorgir cap a la dècada dels noranta. Com en altres països europeus, l'entrada massiva de la dona al mercat de treball va palesar les carències dels serveis d'atenció a les persones dependents i la falta d'adequació dels horaris dels serveis als diferents horaris laborals.

Les primeres actuacions en la gestió del temps van ser amb relació a la regulació del temps de treball mercantil, els horaris d'obertura dels comerços i la creació de serveis d'atenció als infants, totes amb l'objectiu de millorar la conciliació d'horaris. Es van portar a terme modificacions legislatives per tal de flexibilitzar les regles sobre el temps de treball mercantil i ampliar els horaris dels serveis. També es van promoure iniciatives localitzades per tal de minimitzar les dificultats temporals de les parelles en les quals els dos membres treballaven. A partir del coneixement i la difusió d'aquestes experiències, el govern holandès va



desenvolupar un programa l'objectiu del qual era millorar el temps quotidià i afavorir la conciliació entre vida professional i esfera privada.

El panorama actual mostra petits projectes portats a terme per actors i institucions tant públiques com privades. Es tracta d'iniciatives que rarament s'estructuren d'acord amb una lògica territorial. Cal assenyalar, però, que el debat públic va conduir a la creació d'una comissió nacional de treball l'any 1997 (*Dagindeling*) que ha portat a terme un gran nombre d'experiències pilot. Aquesta comissió, per primera vegada, va integrar els conceptes de temps i territori.

### Regne Unit

Al Regne Unit no hi ha una tradició destacable en polítiques del temps dirigides a millorar la relació entre els horaris de la ciutat i els dels individus. La major part de polítiques temporals es troben dins l'àmbit de la conciliació, mitjançant programes de flexibilització dels horaris laborals.

El departament de comerç i indústria de l'administració estatal ha definit un seguit de mesures legislatives i fiscals a fi de conciliar la vida laboral i familiar (*Work and Life Balance*). Destaca el fet que abans de definir les lleis el govern fa una consulta popular sobre les possibles mesures legislatives (extensió del permís de maternitat, introducció del permís de paternitat, dret a demanar horari laboral flexible personalitzat, etc.), per veure l'acceptació que tindrien i així estudiar les necessitats de temps dels ciutadans.

En l'àmbit local, s'han dut a terme nombroses experiències de flexibilització d'horaris, generalment en empreses privades, però també, en alguns casos, dins de l'administració local.

D'altra banda, com a resultat de les estratègies de revitalització dels centres urbans, a la dècada dels noranta es va obrir un procés de debat entorn de "l'economia de la nit". Es va posar de manifest el potencial de la nit com a motor econòmic, i es van crear diverses activitats culturals i artístiques, en les quals



poguessin participar tots els grups socials. La nit va esdevenir un espai d'experimentació d'horaris i de nous modes de transport nocturn. Manchester és una de les ciutats en què es va experimentar amb el temps de la nit. Principalment es va actuar en temes de seguretat nocturna per afavorir el turisme urbà, millorant la senyalització urbana, il·luminant els aparadors de nit i reforçant l'enllumenat dels pàrquings, entre altres mesures.

Finalment, al Regne Unit una de les experiències més esteses són els bancs del temps.

### **Països nòrdics**

Als països nòrdics les polítiques de temps tampoc s'inscriuen en la transversalitat ni en la territorialitat. No es tracta d'experiències que integrin temps i territori, sinó que actuen majoritàriament sobre el tema dels horaris i l'organització laboral per tal d'afavorir la conciliació. Els agents promotors són els mateixos governs estatals, principalment a través dels ministeris de treball i assumptes socials. També es troben col·laboracions amb centres universitaris de recerca.

Una de les experiències més remarcables es va desenvolupar a Finlàndia, amb la posada a prova d'una nova organització del temps de treball per millorar l'efectivitat dels serveis públics i crear ocupació, allargant els horaris d'obertura amb jornades de dotze hores, dividides en dos torns i dos equips de sis hores (el model 6+6).

### **Espanya**

A Espanya tot just s'està iniciant el debat sobre temps i territori. Actualment, les polítiques més desenvolupades són les polítiques relacionades amb la conciliació de la vida laboral i familiar, tant en empreses privades com en l'administració pública, i els plans de conciliació promoguts pel govern central. D'altra banda, alguns elements comencen a crear debat públic entorn del tema del temps, com és la percepció de la necessitat d'adequar els horaris laborals espanyols als de la resta de països de la UE.



En temes de conciliació destaca el programa Tempora, a través de la iniciativa comunitària EQUAL, que pretén crear una xarxa de ciutats per a la conciliació de la vida laboral i familiar. Aquesta política ha de permetre activar accions innovadores de conciliació tant als serveis públics com a les empreses privades, valorant l'especificitat de cada territori. Una altra iniciativa per millorar la conciliació laboral i familiar són els bancs del temps, activitat portada a terme per molts ajuntaments de l'Estat espanyol.

Pel que fa a temps i ciutat, les primeres experiències comencen a sorgir sobretot a Catalunya. La majoria d'experiències són impulsades pels governs locals. Es tracta sobretot d'actuacions concretes, no hi ha plans o polítiques del temps que incloguin diversos àmbits d'intervenció de forma transversal. Tampoc s'han creat l'equivalent al que serien les oficines del temps de França o Itàlia, de manera que no hi ha institucions que dissenyin, estudiïn i gestionin les polítiques del temps. Destaca, però, una excepció: la regidoria de Nous Usos del Temps de l'Ajuntament de Barcelona, que impulsa diferents estudis i actuacions per millorar la relació entre el temps i el territori urbà. Els seus eixos de treball són l'observació de la realitat per mitjà de la promoció de diversos estudis i enquestes, la intervenció a partir de proves pilot de diferents experiències i la concertació i participació de tots els agents implicats en la definició de polítiques del temps i en la intervenció en aquestes.

Destaca especialment la creació del *Laboratori del Temps*, que "neix com un instrument per conèixer la realitat i fer visibles les polítiques del temps que es desenvolupen arreu, posant a l'abast de tothom les publicacions, els estudis i la legislació".

Una altra de les polítiques que s'han portat a terme a Catalunya, i en la qual participen diferents municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, és el programa d'oci nocturn *Pacte per la nit*, l'entitat promotora del qual és la Diputació de Barcelona. El programa estableix unes línies bàsiques sobre l'oci nocturn dels joves, per tal que cada municipi les apliqui posteriorment segons el seu programa local de joventut.



En síntesi, els àmbits d'intervenció principals a Catalunya són, en primer lloc, la millora de l'accessibilitat als serveis locals (tràmits administratius en línia, ampliació d'horaris i servei a domicili dels mercats municipals, obertura dels patis de les escoles fora de l'horari lectiu, sales d'estudi nocturnes, flexibilització dels horaris de les escoles bressol). En segon lloc, la millora de la mobilitat (programes de càrrega i descàrrega nocturna de mercaderies). En tercer lloc, les mesures de conciliació i flexibilització del temps de treball (teletreball per als treballadors dels ajuntaments). I, finalment, les actuacions en el temps de nit (programes d'oci nocturn).

Cal assenyalar la creació d'algunes xarxes per compartir i difondre experiències en polítiques del temps, a més del ja esmentat Laboratori del Temps. La xarxa de ciutats i pobles per als nous usos socials del temps va ser creada per la Diputació de Barcelona, es defineix com un espai de debat, d'intercanvi i de cooperació entre els ajuntaments decidits a abordar la nova realitat social fent que l'actuació de les administracions, les organitzacions privades i els particulars incideixin positivament en la vida de les persones a partir d'una distribució del temps en sintonia amb les necessitats i desitjos dels ciutadans.

### **Claus d'interpretació**

Una breu anàlisi comparativa de la informació descrita fins ara planteja les claus d'interpretació de les polítiques del temps europees següents.

Les polítiques de temps i ciutat són relativament noves. Fins a l'actualitat l'aspecte més desenvolupat en molts països són les polítiques de conciliació de la vida laboral i la familiar (o, anant més enllà, la conciliació de la vida laboral i la personal). Aquest tipus d'experiències no són l'objecte d'anàlisi d'aquest estudi, de manera que no s'han tractat de manera extensa. Tanmateix, no se'n pot obviar l'existència, perquè són un precedent important en les polítiques del temps i perquè tenen una clara incidència en l'harmonització dels horaris de les persones.

Pel que fa a les polítiques de temps i ciutat pròpiament dites, les constatacions principals que es poden fer són:





- Les experiències es basen sobretot en l'objectiu de conciliar el temps de treball amb el temps de vida (que inclou la resta d'activitats). El treball mercantil es presenta encara com l'eix central de la vida quotidiana de les persones. Tanmateix, s'observa una incipient voluntat de canvi d'aquesta concepció: el treball mercantil és l'eix vertebrador de la vida quotidiana de gran part de la població, però no de tota. Això significa que, per a una millor definició de les polítiques del temps, els experts s'han adonat que s'ha d'analitzar la vida quotidiana segons la suma de tots els temps que la componen, no només segons el treball mercantil. La realitat és que els temps socials que s'han d'harmonitzar són múltiples: temps de treball mercantil, temps de treball familiar i domèstic, temps lliure i de lleure, temps personal, temps de desplaçament, temps per fer gestions, etc.
- Els projectes en polítiques del temps requereixen sobretot la participació dels actors que tenen responsabilitats en matèria de gestió local, perquè el territori urbà (i més la ciutat) és el lloc on més clarament es plasmen les necessitats d'harmonització entre temps social i temps individual.
- Tot i que el plantejament de les experiències estigui fortament lligat a l'àmbit municipal, per aconseguir l'èxit és condició necessària que les polítiques siguin transmeses a altres nivells territorials i de l'administració. També és de gran utilitat la difusió i l'intercanvi d'estudis, experiències i bones pràctiques en matèria de polítiques del temps entre les ciutats i els territoris dels països europeus.
- La ciutat és l'espai on conflueixen les xarxes de relacions socials, territorials i polítiques i és on coexisteixen múltiples modes de vida. Per portar a terme les polítiques del temps és necessària la participació i concertació de tots els agents que tenen per objectiu la qualitat de vida dels ciutadans. I no només dins de l'àmbit públic, també cal que hi participin les empreses privades.
- A primera vista, les polítiques del temps semblen reduïdes a la conciliació i descentralització d'horaris i serveis del territori. Ara bé, la seva finalitat va més enllà d'aquesta dimensió de política territorial i horària. En realitat es tracta (o s'hauria de tractar) de polítiques de benestar social destinades a evitar l'exclu-



sió, fent més accessibles i millorant els temps de tots els col·lectius sense excepció. No s'ha d'oblidar que en molts països les principals impulsores de les polítiques del temps han estat les dones, perquè són el col·lectiu que ha detectat la problemàtica de l'harmonització dels temps socials.



## 6. Principals línies de treball

Les experiències recollides poden ser definides tant pel seu contingut (fons), com pel seu disseny (forma). A continuació es presenta una classificació segons els diferents àmbits d'actuació i segons el seu disseny i aplicació. Per últim es fa una breu síntesi d'alguns dels mecanismes i instruments creats per portar-les a terme.

Cal assenyalar que ni el disseny ni els continguts de les experiències són exclouents, atès que algunes poden abastar més d'un àmbit d'actuació i prendre diferents formes d'aplicació segons el seu moment de desenvolupament.

### a) Àmbits d'actuació

Es pot considerar que la majoria de les polítiques de temps i ciutat tenen en comú una voluntat de l'administració local europea de tendir cap a una descentralització i un augment de la proximitat dels serveis, sigui física (descentralització territorial), temporal o virtual (més accessibilitat horària i diversificació de sistemes d'accés als serveis). En aquest sentit, es tracta majoritàriament d'actuacions que tenen com a eix vertebrador la planificació territorial i horària dels serveis, sobretot dels municipals, però també dels privats. Els àmbits d'intervenció són molt diversos, d'acord amb les nombroses dimensions que pren el temps de les ciutats i dels ciutadans.

Cal tenir present que algunes experiències inclouen més d'un àmbit d'actuació (i com més transversals són, més àmbits inclouen). També cal tenir en compte que alguns àmbits estan fortament interrelacionats.



### • **Flexibilització i desincronització dels horaris de la ciutat**

Aquestes iniciatives pretenen adaptar els horaris dels serveis de la ciutat a les necessitats dels ciutadans, en lloc del que ha estat més habitual: que el ciutadà s'adapti als horaris dels serveis de la ciutat. Es tracta d'un conjunt de mesures per millorar la conciliació de les diferents esferes temporals de la vida quotidiana, i així obtenir una millor qualitat de vida. Els horaris dels serveis públics i dels comerços s'amplien i es flexibilitzen, amb l'objectiu que no coincideixin amb els horaris laborals, per tal que els treballadors puguin fer les seves compres, gestions, activitats de cura de la família, etc., a l'hora que més els convingui.

L'àmbit d'actuació de la flexibilització i la desincronització dels horaris de la ciutat engloba un gran nombre d'experiències relacionades: plans de modificació d'horaris de l'administració pública, modificació o ampliació dels horaris escolars i dels serveis de la infància, obertura dels comerços i serveis durant més hores i en dies festius, ampliació d'horaris dels transports públics, regulació dels horaris de les oficines bancàries i d'altres oficines que ofereixen serveis als ciutadans, i un llarg etcètera.

### • **Conciliació i flexibilització dels horaris laborals**

En l'àmbit d'actuació per a la conciliació i la flexibilització dels horaris laborals, les iniciatives se centren en polítiques de conciliació de la vida laboral, familiar i personal portades a terme per l'administració pública i per les empreses privades. L'objectiu principal és millorar la conciliació del temps de treball mercantil amb el temps de treball familiar domèstic i amb el temps lliure i personal. Cal assenyalar que el temps personal és a vegades oblidat en les polítiques de conciliació, que sovint parlen només de conciliació de la vida laboral i la familiar. Tanmateix, a Itàlia, França i Espanya es pot afirmar que la conciliació ja inclou el concepte de temps personal.

Per fomentar les noves polítiques de treball en què ja no preval el temps que s'està a l'empresa sinó el rendiment per objectius, les empreses també flexibi-

---



litzen o individualitzen els horaris dels treballadors per adequar-los a la seva vida personal. En aquest sentit, no només sorgeixen iniciatives per afavorir la conciliació, sinó també noves formes de treball més flexible, com per exemple el teletreball, la flexibilització d'horaris, l'ampliació dels permisos per maternitat, la inserció de permisos per paternitat, les excedències, etc.

### • **Accessibilitat i fruïbilitat dels serveis públics i de l'administració**

Aquest àmbit d'actuació pretén facilitar, racionalitzar i agilitar l'accés dels ciutadans a l'administració quant a la gestió de tràmits, sobretot quan es tracta de tràmits municipals. Les actuacions es fan en dos sentits: accessibilitat i fruïbilitat.

L'accessibilitat tracta de descentralitzar les oficines i serveis de l'administració pública en el territori per evitar desplaçaments innecessaris de la ciutadania. La fruïbilitat és l'ampliació, adequació i optimització dels horaris dels serveis bàsics d'atenció als ciutadans.

Les actuacions en aquest àmbit són de diferents tipus. La més bàsica és l'ampliació dels horaris d'atenció al públic, o bé incrementant les hores o bé obrint les oficines els dies que tradicionalment han estat tancades (dissabtes, per exemple). També està força estesa l'experiència de la creació del "dia del ciutadà", en què les oficines obren durant tota la jornada en horari continuat. Una altra iniciativa és la creació de finestretes úniques d'atenció al ciutadà que centralitzen tots els tràmits per tal que no s'hagi d'anar a una oficina diferent per a cada gestió, i així s'estalvia temps. També es creen portals d'Internet que ofereixen la possibilitat de fer les gestions i els tràmits municipals en línia.

És interessant el fet que, en algunes administracions locals, la mateixa millora de l'accessibilitat dels serveis públics serveix a la vegada com a instrument de flexibilització dels horaris laborals dels mateixos treballadors de l'administració, amb la qual cosa també millora el seu ús del temps.



### • Millora de la mobilitat

Les experiències de temps relacionades amb l'àmbit de la mobilitat pretenen garantir l'estalvi de temps en els desplaçaments i augmentar la qualitat dels trajectes. També es destinen a vetllar per una bona accessibilitat als serveis de la ciutat o àrea metropolitana, amb el concepte de la proximitat com a premissa per a una bona política de mobilitat i qualitat de vida.

Els seus objectius més comuns són la disminució del temps de desplaçament i la reducció de la congestió de trànsit (sobretot en determinades zones i moments del dia, molt associats als desplaçaments per motiu de treball), a més de la promoció de l'ús del transport públic i dels sistemes de transport compartit. L'objectiu últim de totes és promoure un canvi cultural cap a la mobilitat sostenible.

Aquestes iniciatives pretenen, per exemple, millorar l'accessibilitat als polígons i zones industrials, millorar l'accessibilitat i pacificar les zones escolars, millorar l'oferta i fomentar l'ús del transport públic i, més en general, conformar pactes per la mobilitat. Sorgeixen, també, iniciatives per l'ús compartit del transport privat (*carpooling*, *carsharing*) a fi de millorar l'índex d'ocupació del vehicle privat.

### • L'ús de l'espai públic

Aquest àmbit està relacionat directament amb la promoció de la proximitat i dels serveis del barri, i també amb la rehabilitació i millora dels espais públics. La proximitat dels serveis al lloc de residència facilita la conciliació de les diferents esferes temporals, atès que representa un gran estalvi en temps de desplaçament.

Les experiències en què es treballa per la millora de l'espai públic de la ciutat són projectes dirigits a crear zones de vianants (sobretot en centres històrics), millorar la seguretat en l'espai públic, reestructurar l'espai per fomentar una utilització mixta de la ciutat (desagregació territorial dels serveis per evitar l'especialització funcional del territori) i la requalificació urbana i de barris.

---



### • El temps de la nit

L'àmbit d'actuació en temps de la nit és un dels més innovadors. La nit s'ha vist fins fa poc només com a temps de descans, però també és moment d'oci o de treball per a un percentatge creixent de la població. Per tant, les actuacions sobre el temps de nit estan destinades tant a les activitats culturals, d'oci i de lleure, com als serveis oferts a les persones que treballen en horari nocturn. Fins ara, això no obstant, moltes de les experiències portades a terme en aquest aspecte sovint resten en la fase d'observació dels diferents agents socials i econòmics que participen en la nit i en la identificació de les necessitats de serveis que tenen els col·lectius nocturns. Aquestes observacions hauran de donar forma, més endavant, a aplicacions concretes.

En el temps de la nit s'han portat a terme, principalment, experiències en termes de programes d'oci i activitats culturals dins la franja horària nocturna, com per exemple l'obertura de museus durant hores nocturnes, o la programació d'activitats culturals al carrer durant la nit. D'altra banda, apareixen les iniciatives per millorar l'oferta i la cobertura territorial del transport públic nocturn. Molts dels programes de temps de nit també inclouen la millora de la seguretat pública durant aquesta franja horària.

Un tipus d'actuació concret són les nits blanques, que presenten diferències en la seva formulació segons el país d'aplicació. A França és una experiència de recerca que consisteix de dur a terme diferents recorreguts nocturns per la ciutat per tal de poder entrevistar persones usuàries de la nit, i així conèixer les seves necessitats i expectatives sobre els serveis que s'hi han d'oferir. A Itàlia, les nits blanques són les nits en què els serveis de la ciutat, principalment els culturals, de lleure i els transports, resten oberts durant una nit sencera, una o dues vegades l'any.

### • Recerca sobre l'ús del temps

Els estudis i investigacions sobre l'ús del temps no han estat recollits en la recopilació d'experiències, perquè s'ha considerat que no són pròpiament accions

---



amb una aplicació concreta. Tanmateix, aquests estudis són importants, perquè se'n desprenen diverses iniciatives, a la vegada que contextualitzen i identifiquen les necessitats d'actuació. La recerca sobre l'ús del temps es caracteritza per la seva multidisciplinarietat: s'hi treballa des de l'àmbit de l'anàlisi social, l'urbanisme, la geografia, l'economia, etc.

Les enquestes, grups de discussió i estudis sobre l'ús de temps són sovint un primer pas per conèixer quines necessitats té la població de l'àrea d'estudi sobre polítiques de temps, i a partir dels resultats obtinguts es posen en marxa tot el seguit d'iniciatives necessàries per millorar la situació. En aquest sentit, la col·laboració d'experts i universitats és molt comuna en la definició i el seguiment de les iniciatives. Cal citar l'enquesta a escala europea *Time Use*, que ha creat l'Eurostat (servei estadístic de la Unió Europea) per analitzar l'ús del temps.

A banda d'aquests estudis, un altre punt d'innovació és la cartografia del temps. El concepte de *cronotape*, desenvolupat per la Universitat de Milà, entén el territori com un conjunt de llocs urbanitzats al llarg de la història, en què la distribució espacial varia durant el dia, la setmana i les estacions i traça les arquitectures temporals característiques. Els *cronomapes* són instruments cartogràfics que permeten construir una visió compartida de l'arquitectura d'un territori caracteritzada pels seus règims d'horaris dominants. S'hi representen els horaris dels serveis de la ciutat, ja siguin comerços, escoles, equipaments, transports o altres serveis públics. Permeten, per tant, conèixer quines són les zones de la ciutat amb un nivell més alt de cobertura horària dels serveis i quines zones tenen més mancances.

#### • Creació i coordinació dels bancs del temps

Un altre àmbit d'actuació és la creació de bancs del temps. Els bancs del temps són iniciatives locals sorgides bàsicament per afavorir la conciliació del temps familiar domèstic amb el temps de treball mercantil i el temps personal, en els quals la moneda de canvi són les activitats quotidianes.





Tot i el seu origen local, els bancs del temps han arribat a estendre's arreu del territori, com en el cas de la ciutat italiana de Torí, en què hi ha una coordinació metropolitana de tots els bancs del temps.

### • **Sensibilització de l'opinió pública i campanyes de comunicació**

Un darrer àmbit d'actuació és la sensibilització de l'opinió pública a través de les diferents iniciatives que pretenen conscienciar la població sobre la necessitat de portar a terme actuacions específiques en termes de polítiques de temps. La comunicació és un element essencial de les polítiques del temps. Sovint moltes iniciatives tenen com un dels seus objectius complementaris la sensibilització de l'opinió pública a través de les seves actuacions.

En molts casos, quan es porta a terme una experiència, se'n fa una campanya de comunicació per tal que els ciutadans la puguin conèixer i, si escau, també utilitzar-la. Un bon exemple de comunicació de les polítiques del temps és l'*Espace des Temps*, de l'àrea metropolitana de Lió. Com es veurà més endavant, part de l'èxit d'aquesta experiència recau en el fet que considera de vital importància la sensibilització de l'opinió pública i de tots els agents de la societat.

La comunicació també és una eina vital per fomentar la participació ciutadana en la creació de polítiques del temps.

### **b) Tipus d'experiència**

Les experiències relacionades amb les polítiques del temps prenen formes diferents, d'acord amb el seu nivell de definició, d'actuació i d'intervenció. Aquesta diferenciació s'ha basat, a grans trets, en si l'experiència es vincula, amb relació al temps de les ciutats, a la fase de diagnòsi d'un problema, a la fase de definició de projectes, plans d'actuació o possibles accions o a la fase final d'implementació i aplicació.



### • Legislatives

Són les iniciatives que han adquirit caràcter legal, és a dir, que són d'obligat compliment. Sovint neixen de la intenció de millorar un problema estructural del país, com pot ser un alt índex d'atur, o reduir les diferències de gènere.

Un exemple d'aquest tipus d'experiència és l'anomenada Llei Aubry –la llei de les trenta-cinc hores– de l'Estat francès. Aquesta llei pretén relançar l'economia del país reduint la jornada dels treballadors de quaranta a trenta-cinc hores de treball mercantil setmanal, i així incentivar les empreses a contractar més personal per cobrir les hores no treballades.

També destaca, a Itàlia, la llei 53/2000 (*Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città*). Aquesta llei, en un dels seus articles, tracta específicament el temps de la ciutat, i el considera un factor que incideix en la qualitat de vida dels ciutadans. La llei obliga els nuclis de població de més de 30.000 habitants a definir plans territorials de coordinació d'horaris de la ciutat (*Piano territoriale degli orari*).

### • Plans: territorials, generals i integrals

Els plans són documents marc amb la finalitat d'articular el consens. Constitueixen la base estructuradora a partir de la qual sorgeixen diferents propostes, iniciatives o activitats concretes sobre el temps. Tenen un caràcter teòric i definitori del qual es desprenen propostes d'actuació en diferents àmbits. Poden tenir un abast territorial ampli, ja sigui a escala de ciutat, àrea metropolitana, regió o, fins i tot, poden ser de caràcter nacional. Un bon exemple d'aquest tipus d'experiència són els plans territorials de regulació dels temps i els horaris de les ciutats italianes, instrument de gestió i definició del qual es desprenen i articulen tots els projectes i actuacions en matèria de temps i ciutat, encara que no tenen caràcter vinculant. Un altre exemple de pla, en un altre àmbit, pot ser el *Pla Concilia* de l'administració, pla integral de conciliació de la vida personal i laboral per als treballadors de l'Administració General de l'Estat .

---



### • Experiències d'aplicació concreta i proves pilot

En aquest apartat s'inclou el gruix d'experiències que corresponen a la posada en pràctica de les polítiques del temps, després de la diagnosi i la definició dels plans i projectes d'actuació. Sovint prenen forma de proves pilot, les quals s'executen per primera vegada i es pensen exclusivament per a un lloc determinat, però que si obtenen els resultats esperats seran implantades en altres zones o en escales territorials més grans.

### • Participació ciutadana i observació participant

Aquestes iniciatives tenen com a eix estructurador la participació de la ciutadania a través de debats, fòrums o classes universitàries, entre d'altres. Es recullen les opinions, crítiques, suggeriments i iniciatives dels ciutadans per tal de fer avançar les polítiques de temps.

Les experiències d'observació participant són portades a terme per grups d'experts organitzats que fan diferents itineraris per la ciutat per tal de conèixer una situació concreta, identificar els agents participants i buscar solucions a la problemàtica plantejada o a les possibles mancances que presenti l'àrea observada.

Una experiència concreta en aquest sentit és la de l'àrea metropolitana de Lió que s'anomena "Temps de les empreses, dels treballadors i dels territoris: a la recerca d'un acord". Es duen a terme fòrums de debat entre els diferents agents del territori que serveixen per avançar en termes de mobilitat i serveis: serveis públics i transport col·lectiu compatibles amb els horaris de treball.

### • Xarxes de difusió

El caràcter innovador de les polítiques del temps ha comportat que en molts països s'hagin creat plataformes per tal de compartir i difondre la informació dels experts, les experiències i les bones pràctiques amb relació a les qüestions del temps. Hi ha xarxes de difusió, formació i intercanvi entre països diferents o dins un mateix territori. Alguns exemples poden ser la *Maison du Temps et de la*

---



*Mobilité*, en la qual se centralitzen les iniciatives de l'àrea urbana de Belfort (França) o el *Consorzio Tempi della Città*, una xarxa temàtica i d'innovació formada per ajuntaments italians, empreses i la Universitat Politècnica de Milà, un dels objectius de la qual és crear un observatori del temps a escala europea.

### **c) Institucions i instruments**

Les institucions promotores i participants en les experiències en polítiques de temps pertanyen a diferents nivells jeràrquics de l'administració, diferents àmbits socials i territorials, i tant poden ser de caràcter públic com de caràcter privat.

Les institucions públiques implicades van des de l'àmbit europeu (Unió Europea) a l'àmbit més local (ajuntaments), passant per les administracions estatals, regionals o metropolitanes (quan existeixen, i depenent de l'organització administrativa i territorial de cada país). Les entitats de tipus estatal es limiten generalment a les experiències legislatives, normatives i al foment i finançament de les polítiques públiques. Les institucions regionals o metropolitanes es dediquen sobretot a la coordinació i difusió de polítiques entre ciutats. I l'administració local és qui, en general, gestiona més directament les polítiques de temps en el territori.

Els agents públics que més participen en les experiències de temps analitzades són les diferents oficines d'atenció al ciutadà de l'administració, les agències i operadors de transport públic, les entitats culturals i d'espectacles, les escoles públiques, les policies locals i altres representants dels serveis i equipaments públics de la ciutat. Cal assenyalar també la gran participació de les universitats en la diagnosi i el disseny de polítiques temporals.

Pel que fa als agents privats, els principals actors implicats són les organitzacions d'empresaris i de treballadors, els comerciants, les cambres de comerç i associacions de comerciants i d'usuaris, les agències de transport privat, les empreses d'oci i lleure i les entitats bancàries, entre d'altres.



La gestió del temps de la ciutat implica la integració i l'actuació transversal i coordinada de tots els actors i institucions que hi poden incidir. Per aquest motiu, cal assenyalar la importància de la vinculació entre el sector públic i el sector privat per a la modificació del temps de la ciutat, atès que l'harmonització del temps social depèn tant dels horaris dels serveis públics (escoles, transports, administració, serveis culturals, serveis sanitaris, etc.) com dels serveis privats (comerços, cinemes, centres esportius, etc.) i dels horaris laborals dels treballadors de les empreses privades.

Les polítiques del temps es doten sovint d'instruments que ajuden a definir-les, impulsar-les i coordinar-les. El cas més clar són les oficines de temps de França i Itàlia, instruments específics per millorar la gestió dels temps i els horaris de les ciutats, que recullen les diferents iniciatives. També és molt important la concertació de tots els agents implicats. A Itàlia, per exemple, els plans territorials d'horaris obliguen a la constitució d'una taula de concertació amb representants de tots els agents, públics i privats, implicats. Un altre exemple de concertació és l'experiència de Lió, que es descriu a continuació i que es basa en projectes concrets.



## **7. Tres experiències a destacar: Gran Lió, Torí i Roma**

De les experiències que s'han recollit de tots els països europeus treballats, s'han escollit tres iniciatives rellevants per la seva dimensió territorial i la seva aplicació, que pretenen ser un exemple de les polítiques temporals que es porten a terme, i que es descriuen tot seguit.

### **7. 1. *Espace des Temps*. Àrea metropolitana del Gran Lió**

L'àrea metropolitana de Lió (*Gran Lió*) està formada per cinquanta-set municipis. Situada a la regió francesa de Roine-Alps, té una extensió de 51.500 hectàrees i més d'1.300.000 habitants.

L'any 2002 el Gran Lió va crear l'*Espace des Temps* per tal de donar resposta des de la ciutat i des del territori a les necessitats i aspiracions derivades dels canvis en els ritmes de vida que hi ha hagut els últims vint anys. Segons els experts del Gran Lió, els canvis han estat tant positius (augment de l'esperança de vida, entrada massiva de la dona al mercat de treball, increment del temps lliure) com negatius (desincronització dels horaris de treball, augment dels treballs nocturns), però en tot cas han comportat canvis en el ritme de vida que influeixen fortament en l'organització quotidiana de la ciutat.

L'*Espace des Temps* és una de les experiències en polítiques de temps més completes que hi ha en l'àmbit europeu, pel seu abast territorial i per la forta implicació de tots els agents socials i econòmics que ha comportat. Es concep com un espai de reflexió, de concertació i d'accions organitzades pels habitants del territori del Gran Lió. Busca la concertació per projectes de tots els agents, desenvolupant un diàleg social territorial (ho defineix com un "territori de projectes").

---



Així, l'àmbit territorial d'anàlisi i de les polítiques del temps és el metropolità, perquè els habitants "s'apropien" de tot aquest espai. I l'àmbit territorial del projecte són els barris, els municipis i els grups de municipis.

Els tres grans reptes que es planteja el projecte són:

- Igualtat: la fractura temporal porta a l'exclusió i aquesta exclusió porta a la fractura social. S'ha de tendir cap a l'equitat social en l'accés dels ciutadans als serveis de la ciutat.
- Desenvolupament sostenible: bona gestió del temps, qualitat de vida. Tenir en compte la problemàtica vinculada al desenvolupament sostenible.
- Democràcia: diàleg i participació per trobar compromisos i solucions concretes. Afavorir la implicació i una participació més gran dels habitants en una perspectiva de democràcia local reforçada.

Els objectius específics de l'*Espace des Temps* són:

- a) Millorar la qualitat de vida dels ciutadans reduint les disfuncions produïdes pels ritmes urbans en termes de serveis, mobilitat i usos de la ciutat.
- b) Modificar les pràctiques (els hàbits) mobilitzant el conjunt d'actors econòmics, socials, institucionals i universitaris.
- c) Organitzar la concertació entre tots els usuaris de la ciutat metropolitana.

L'*Espace des Temps* considera que hi ha tres eixos principals "per relacionar la noció inicial de viure un territori amb la noció final de territori de projectes":

1. Diagnosticar: establir un diagnòstic sobre les formes de vida temporals dels territoris de l'àrea metropolitana. Com identificar sobre els territoris de l'aglomeració de Lió els punts forts en termes de pràctiques temporals, així com les disfuncionalitats existents; com i quan s'utilitzen els serveis: llars d'infants, centres de dia, centres culturals i esportius, i com fer correspondre el millor possible els horaris dels serveis a la demanda existent.

Per diagnosticar tots aquests factors es porten a terme diferents projectes. El projecte principal són els cronomapes que ajuden a conèixer la cobertura horària dels serveis de les ciutats. També es fan trobades nocturnes per saber



quines són les necessitats de serveis durant el temps de la nit. A més, es porten a terme enquestes per tal d'obtenir informació sobre com els habitants de l'àrea metropolitana utilitzen el seu temps lliure, i altres enquestes per conèixer la mobilitat quotidiana de les dones.

2. Concertar: concertar les actuacions que es portaran a terme a través dels fòrums de debat anomenats "qüestions de temps". En aquests fòrums es busca la perspectiva temporal de qualsevol qüestió de la ciutat, amb l'objectiu de difondre les idees, obrir mentalitats i incentivar la reflexió per canviar les pràctiques en termes de temps. Els fòrums de debat tracten temes tan diversos com el temps de les persones grans, el temps de les dones, la mobilitat, la gestió del temps en els projectes urbans, el temps de les empreses, dels assalariats, dels territoris, dels infants.
3. Experimentar amb accions temporals "locals": experimentar des d'una vesant temporal la mobilitat, el temps de treball mercantil, el temps de lleure i de vida quotidiana. Totes aquestes experimentacions tenen en comú una aproximació a través de la "vivència temporal" i de l'ús de l'espai. Col·loquen l'individu i les seves pràctiques en el centre del projecte. Per a cada projecte hi ha un objectiu principal compartit: obrir la concertació per coproduir unes solucions "temporals".

Es plantegen tres grans àmbits d'actuació:

1) Mobilitat

- La mobilitat lligada als serveis escolars
- Fer dels llocs d'interconnexió uns veritables llocs de serveis
- Mobilitat, temps i modes de desplaçament

2) Assalariats

- Articulació del temps dels assalariats, conciliació, aproximació per territoris, empreses i desplaçaments

3) Els serveis de la vida quotidiana

- Gent gran, infants, guia de serveis amb horaris detallats

Un dels aspectes més destacables de l'*Espace des Temps* és que parteix de la idea que el posicionament dels responsables polítics davant les polítiques del temps no ha de ser regulador, coordinador, incitador o censor, sinó que ha de





partir d'una política transversal, innovadora i fortament conduïda políticament, que tingui com a eix principal la concertació per projectes.

L'èxit del procés també recau en la sensibilització de l'opinió pública i de tots els agents de la societat. Es considera la comunicació com un element essencial de les polítiques del temps. Aquesta ha d'anar dirigida als polítics electes, als responsables dels serveis, al gran públic i als actors que es vol mobilitzar o adherir a les polítiques del temps i als projectes concrets:

- Sensibilitzar sobre "les qüestions de temps" per tal de fer evolucionar els hàbits.
- Llançar debats "contradictoris", com, per exemple, l'obertura dels centres comercials en diumenge o el teletreball.
- Comunicar i divulgar les tasques dutes a terme als mitjans de comunicació locals i nacionals.

### **7. 2. *Città in tempo*, cinturó metropolità de Torí**

L'àrea metropolitana de Torí consta de cinquanta-dos municipis, té una extensió de 134.888 hectàrees i una població d'1.649.480 habitants (segons el cens del 2001).

El projecte *Città in tempo, coordinamento provinciale tempi della città* té per objectiu principal construir una xarxa entre les ciutats de l'àrea metropolitana de Torí. Aquesta xarxa consisteix en la coordinació d'iniciatives i projectes dirigits a incrementar la qualitat de vida a les ciutats, a partir de la millora dels seus serveis.

El projecte va ser impulsat pel govern de la província de Torí i actualment està dirigit i gestionat per l'*Assessorato Pari Opportunità e Relazioni Internazionali - Servizio Pari Opportunità* (organisme per la igualtat d'oportunitats).

Es tracta d'una plataforma per a la recerca, comparació, coordinació i formació en temes de polítiques i experiències de temps a les ciutats. En una primera fase, es va fer una identificació de les accions necessàries a través d'entrevistes als alcaldes dels municipis implicats. Gràcies a aquesta recerca inicial, van

---



emergir els principals problemes d'informació, formació comuna i connexió dins la realitat territorial dels municipis.

El pla es defineix com un *work in progress*. Es considera la possibilitat d'ampliar-lo o redefinir-lo segons els recursos dels quals es disposi en cada moment i dels problemes que puguin sorgir en les fases successives.

El projecte preveu accions en tres camps d'intervenció: recerca, formació i consulta i coordinació dels bancs del temps.

1. **Recerca:** més que una acció específica, la recerca es considera com una dimensió central del projecte per a la realització de polítiques de coordinació dels horaris dels serveis en l'àmbit local. Les línies de recerca són les següents:

- Recerca sobre l'accessibilitat dels serveis i sobre l'ús del temps a la ciutat postfordista. Els estudis comencen l'any 1998. Es tracta de l'anàlisi empírica de l'accessibilitat en alguns municipis de l'àrea metropolitana de Torí. Alguns dels temes d'anàlisi són la percepció i les expectatives d'accessibilitat, per part dels ciutadans, en confrontació amb les diferents activitats urbanes (feina, escola, serveis, temps lliure). La noció d'accessibilitat és la base de la recerca i s'inspira en el concepte d'"espai d'acció individual", que consisteix en un àmbit espaciotemporal disponible per a cada individu amb relació a les seves activitats. La tesi de l'estudi és que l'accessibilitat dels ciutadans representa un element important tant per coordinar les mesures d'intervenció en el camp dels transports, serveis públics i horaris, com per afavorir l'accessibilitat social a les mesures aplicades. L'objectiu és aportar als municipis elements de reflexió per a una millora de l'oferta de serveis públics.
- *Friendly*, projecte que es va portar a terme entre l'abril del 2003 i el maig del 2004 amb l'objectiu de promoure i difondre els continguts de la Llei 53/2000, un dels principals instruments per a la conciliació (finançat pel Fons Social Europeu).



- *Time Use*, és l'enquesta de l'Eurostat sobre l'ús del temps per part de les famílies. La intenció és dissenyar una enquesta a escala europea sobre l'ús del temps. Es van fer entrevistes a 1.500 famílies de catorze municipis de l'àrea metropolitana de Torí (2002), mitjançant tres instruments de recerca: un qüestionari individual sobre l'ús del temps, un diari individual en el qual apuntar cada deu minuts les activitats que es fan cada dia i un diari setmanal sobre els horaris de l'activitat laboral. Les dades que proporciona permeten una anàlisi acurada de l'ús del temps per al desenvolupament de polítiques socials per millorar la qualitat de vida.
- *It's time to*, projecte europeu per a la comparació internacional d'experiències de recerca en l'ús del temps i l'intercanvi de bones pràctiques. El cap de fila del projecte és la ciutat de Torí i hi col·laboren la província de Torí i la Universitat dels Estudis de Torí, a més de socis francesos, espanyols i romanesos. La comparació entre les diverses realitats nacionals ha de permetre definir paràmetres per a la valoració de l'efectivitat de les polítiques de temps. El projecte, sobre la base del seu fort valor científic i transnacional, vol promoure dins les comunitats locals taules de concertació en què intervinguin tots els agents implicats i interessats en el tema del temps.

**2. Formació i consulta:** aquesta acció condensa el valor afegit, en termes culturals i metodològics, de tot el projecte de *Città in tempo*. A més, a través d'aquesta acció la província de Torí ha involucrat tots aquells municipis que, segons la Llei 53/2000, han d'elaborar un pla de coordinació horària. Actualment es porten a terme tres activitats en aquest àmbit:

- Seminaris informatius i trobades sobre els temes relatius a les polítiques del temps i als plans de coordinació d'horaris, amb la participació d'experts, representants de l'administració i responsables de projectes de diferents realitats italianes.
- Llocs d'estada a l'oficina del temps de la província de Torí, per seguir totes les experiències de *Città in tempo*.
- *Campus cantieri*: formació d'uns tres mesos en gestió pública del temps que ofereix l'oficina del temps de la província de Torí.



**3. Coordinació dels diferents bancs del temps:** des del 1996, s'encarrega de la promoció, informació i coordinació dels bancs del temps presents en el territori provincial de Torí, que en pocs anys han augmentat de cinc a quinze. El 2004 es va crear un portal d'Internet que connecta les ofertes i demandes de tots els bancs del temps de la província (*Tempolinea*).

El projecte de *Città in tempo*, igual que moltes altres experiències en polítiques del temps a Itàlia, es recolza en les diverses lleis nacionals i regionals que donen autonomia a les regions i les províncies per intervenir en favor dels municipis. L'existència d'aquestes lleis és el resultat d'un nou tipus de sensibilitat per la vida quotidiana de les persones madurada dins de l'administració local. Les polítiques del temps adoptades per moltes ciutats italianes es basen en el principi que és possible "estalviar" temps, que sovint es "malbarata", a causa d'horaris de serveis no coordinats, de l'escassa informació, de la pesantor de les pràctiques burocràtiques, etc.

El tipus d'urbanització i d'organització de l'activitat a la societat moderna es caracteritza perquè molts serveis van més enllà dels límits administratius dels municipis. També els mateixos ciutadans, les empreses i les organitzacions es mouen i actuen en territoris força més amplis que els dels seus municipis. Per això, la província de Torí, valent-se de les competències territorials que li confereix el Text únic 267/2000, impulsa, a través del programa *Città in tempo*, una acció de coordinació entre els municipis de l'àrea metropolitana, sobretot en l'àmbit dels serveis administratius, prestant una especial atenció als horaris d'aquests serveis. No obstant això, encara que no entri dins les seves competències, la província, com a ens intermediari de programació, intervé directament en la gestió dels serveis municipals amb accions de recolzament i de suport.

A continuació es resumeix a grans trets el quadre normatiu en què es basa el projecte de *Tempi della città* (quadre normatiu de referència per a totes les polítiques de temps i ciutat d'Itàlia).

**Llei nacional 53/2000:** aquesta llei tracta específicament del "temps de la ciutat" en el seu capítol VIII. La llei s'ocupa de les competències de les regions i els

---



municipis, dels plans territorials, dels horaris, de la taula de concertació, dels horaris de l'administració pública, dels bancs del temps i del fons per a l'harmonització dels temps de la ciutat. Estableix que els municipis de més de 30.000 habitants han de definir un pla territorial dels horaris que s'articuli en "projectes experimentals" i que sigui relatiu al funcionament, harmonització i coordinació dels horaris dels serveis urbans. Els plans territorials han de ser aprovats per una taula de concertació en la qual participi la província.

**Text únic 267/2000:** afirma que les províncies són les encarregades d'elaborar plans territorials de coordinació, que han d'incloure els plans territorials dels horaris de les ciutats. Segons la **Llei regional 52/1995**, els plans territorials dels horaris de les ciutats corresponen als municipis i tenen per objectiu harmonitzar els horaris d'obertura al públic dels serveis públics i privats, d'ús ciutadà, comercial o turístic, de les activitats culturals i d'espectacles, per tal de millorar la qualitat de vida i satisfer les necessitats dels usuaris.

**Llei regional 1/2004:** llei per a la realització d'un sistema regional integrat de les intervencions i dels serveis socials. S'emmarca en els principis fonamentals per a la realització del sistema integrat d'intervencions i de serveis socials establerts a la Llei 328/2000 (Llei Turco). La llei 1/2004, específicament, promou les iniciatives locals de reorganització dels serveis públics per coordinar les exigències familiars i la constitució de bancs del temps.

**Polítiques municipals:** són les diverses intervencions referides a serveis burocràtics, informació, serveis culturals, serveis comercials, mitjans de transport i trànsit, serveis a les persones, cooperació i espai públic.

### ***7. 3. Piano dei tempi e degli orari della città di Roma***

Roma està immersa en un fort procés de transformació urbana, i cada vegada és més metròpolis i menys ciutat. Una de les conseqüències d'aquest procés de transformació és la contradicció existent entre les múltiples esferes temporals, la dificultat per conciliar els diferents temps de vida dels seus ciutadans. En resposta a aquesta problemàtica, el 1994 l'Ajuntament de Roma va crear la seva ofi-

---



cina del temps (*Ufficio Tempi e Orari*), que ja ha dotat la ciutat de dos plans territorials dels horaris (1997 i 2005).

Els plans dels horaris de Roma són destacables perquè, a banda de ser dels més complets d'Itàlia, l'extensió municipal de la ciutat és tan gran que es pot considerar veritablement com un pla d'àmbit metropolità. La ciutat té una extensió de 1.290 km<sup>2</sup>, l'equivalent a la suma de vuit ciutats italianes. Segons dades del cens del 2001, la seva població és de 2.546.804 habitants.

Com en tots els plans d'horaris d'Itàlia, l'objectiu últim d'ambdós (pla del 1997 i pla del 2005) ha estat la millora de la qualitat de vida regulant els temps de la ciutat.

Pel que fa als objectius específics, el pla del 1997 pretenia respondre a les necessitats d'adequar el sistema dels temps institucionals, regulats i normatius (els horaris de les escoles, de les oficines públiques, dels hospitals, dels comerços i de l'oferta cultural), a les noves exigències de flexibilitat de la ciutadania.

Les accions derivades del pla del 1997 s'articulaven en quatre àmbits d'intervenció:

1. "*Roma comunità*": actuacions sobre el temps quotidià (bancs del temps, suport als pares durant les vacances escolars, etc.).
2. "*Roma aperta*": accions en l'esfera del temps lliure (ampliació dels horaris dels museus, obertura dels comerços en diumenge, institució de llocs informatius, etc.).
3. "*Roma facile*": intervencions sobre el temps burocràtic (ampliació dels horaris de les oficines de l'ajuntament, obertura de finestretes úniques, instauració del dia del ciutadà, en què els horaris d'atenció de totes les administracions s'amplien a tot el dia, simplificació dels processos administratius, etc.).
4. "*Roma scorrevole*": actuacions per millorar el temps de la mobilitat (disseny d'un pla general del trànsit urbà, nomenament d'un mànager de la mobilitat, campanyes per a l'ús de les dues rodes, etc.).

Segons els mateixos responsables, els resultats del pla 1997 van ser en dos sentits:

- En el pla polític, es va posar de manifest que el problema de l'equilibri de la gestió del temps no pot ser delegat totalment a les famílies, sinó que necessà-



riament ha de ser afrontat en termes d'exigència col·lectiva i com a tema d'interès públic. En aquest sentit, s'aferma el valor social i econòmic de les organitzacions del temps i l'aposta de l'administració per afavorir una organització de la vida urbana capaç de respondre a l'evolució de les exigències de la col·lectivitat.

- Pel que fa a les actuacions concretes, els resultats més evidents van ser en l'àmbit del temps burocràtic: la simplificació de les relacions entre ciutadans i administració local, la reducció del temps/cost de la burocràcia i la reducció de les necessitats de desplaçament per efectuar tràmits administratius.

El pla del 2005 és una revisió de les experiències del pla del 1997, a partir dels canvis que ha patit la ciutat des d'aleshores. El nou pla continua amb l'objectiu bàsic d'harmonitzar el temps metropolità, però privilegia la dimensió local perquè la realitat territorial de Roma és heterogènia i el temps transcorre de forma diferent al centre que a la perifèria, i segons el barri de què es tracti.

Es considera que el temps social es pot dividir virtualment en cinc tipologies: el temps de cura i de relacions socials, el temps per a les activitats de serveis, el temps lliure, el temps de treball i el temps de la nit. Aquest últim (temps de la nit) és una novetat que inclou el pla del 2005 respecte al primer pla dels horaris de la ciutat. El temps de les activitats humanes ha anat envaint progressivament el temps nocturn, tant per activitats d'oci com laborals. Això ha fet emergir noves exigències de la població amb relació al temps de la nit, que el pla del 2005 inclou en els seus diferents àmbits d'intervenció (ampliació d'horaris dels serveis culturals, transports nocturns, seguretat dels espais públics durant la nit, etc.).

El pla del 2005 es fonamenta en dues directrius:

1. Les àrees d'articulació de les relacions entre el temps col·lectiu i l'individual són la mobilitat, el temps dedicat a les famílies i les relacions i la simplificació administrativa.
2. Exigència de partir des de la realitat local.

A partir d'aquestes dues prioritats, el pla s'articula en dos nivells d'acció. El primer nivell correspon a l'optimització, consolidació i expansió de les intervencions

---



ja existents derivades del primer pla i, d'altra banda, la trobada i l'intercanvi entre els actors implicats. Això es tradueix en:

1. Incrementar la simplificació administrativa.
2. Afavorir el temps dedicat a les famílies i les relacions.
3. Reduir l'impacte de la mobilitat en la vida quotidiana de la ciutadania.

En el segon nivell se situen les accions de caràcter territorial que parteixen de la realitat local. Consisteixen en algunes propostes experimentals, construïdes sobre la base de l'anàlisi en profunditat de les exigències de conciliació del temps dels ciutadans en dos districtes (*municipi*): Roma 5 i Roma 11. Es tracta d'obtenir dades quantitatives i qualitatives d'aquests territoris concrets per tal d'escriure l'ús del temps que s'hi fa. Les dades recullen des de l'organització dels horaris als fluxos de trànsit i les exigències dels residents. Fer el mateix a tot Roma comportaria molts anys de recerca. Per tant, es proposa començar amb aquests dos districtes, com a prova pilot, i després estendre l'experiència a altres zones de la ciutat.

El Pla del temps 2005 es divideix en els àmbits d'intervenció següents:

1. Serveis a les famílies i xarxes socials. Accions encaminades a la millora del temps de cura, de relacions, el temps lliure i el temps de la nit, i conciliar-los amb el temps de treball (ampliació de la flexibilitat dels horaris escolars, iniciatives per promoure la mobilitat autònoma dels nens, bancs del temps, creació de serveis educatius o recreatius durant les vacances escolars, etc.).
2. Mobilitat. Disseny d'un pla de mobilitat (*Piani particolareggiati del traffico*) com a instrument de planificació de la mobilitat a peu, en transport públic i en vehicle privat. Els objectius generals són l'increment de la seguretat, la racionalització de l'ús dels carrers, la millora de l'espai urbà i la reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica. L'objectiu últim és obtenir l'eficàcia i eficiència en el temps de la mobilitat. S'articula en diferents iniciatives en resposta als problemes de mobilitat següents:
  - Problemes en l'àmbit dels vianants: discontinuïtat dels recorreguts de vianants, existència de barreres arquitectòniques, baix nivell de seguretat.
  - Problemes del transport públic: ubicació de les parades, recorreguts de les línies, xarxa de carrils reservats.





- Problemes de transit dels vehicles: congestió, regulació semafòrica.
  - Problemes de parada i estacionament de vehicles: parada i aparcament il·legal, ús no optimitzat de l'espai.
3. Simplificació. L'objectiu principal és contribuir a la simplificació de la vida dels ciutadans fent més accessibles i amplis els serveis administratius existents, a partir de les noves tecnologies i la reorganització dels mateixos processos de treball. Les accions s'orienten a tres objectius específics:
- Comunicació i informació als ciutadans (publicació en xarxa d'un horari/calendari intel·ligent de tots els serveis públics a fi que tothom pugui programar les pròpies activitats).
  - Pluralitat de canals d'accés a l'administració (accés dels serveis a través d'Internet, posada en marxa d'una xarxa sistemàtica de totes les activitats de les finestretes a distància, etc.).
  - Millora de la quantitat i de la qualitat de l'oferta de serveis (obertura dels serveis els dissabtes, extensió de les finestretes d'atenció fora d'horari, institució del dijous del ciutadà amb obertura *non-stop* de les oficines, etc.).

A fi d'assegurar les actuacions i la coordinació del pla dels horaris, i sobre la base de la Llei 53/2000 i dels estatuts de l'Ajuntament de Roma (*Statuto del Comune*), s'han constituït tres instruments de govern del pla:

1. Un observatori permanent del temps de la ciutat (*Osservatorio Permanente dei Tempi della Città*). Té les funcions de recollir i elaborar sistemàticament dades i informació útil per a les polítiques del temps; assenyalar les problemàtiques en l'ús del temps que puguin sorgir en determinades zones; registrar les experiències sobre l'ús del temps promogudes pel sector públic i pel sector privat; promoure recerques encaminades a la projecció de polítiques del temps en col·laboració amb experts i universitats.
2. Una taula de concertació per a l'actuació i la verificació dels projectes, formada pel responsable de l'ajuntament en polítiques del temps, el prefecte o el seu representant, un dirigent de la província o el seu representant, un dirigent per a cada una de les administracions públiques involucrades en el pla, representants sindicals de la petita, mitjana i gran empresa, del comerç, dels serveis i de l'agricultura, representants de les escoles i universitats i el president de l'Agència de Transports Urbans i Extraurbans.



3. Una taula interdepartamental interna que fa la funció de coordinar els departaments de l'ajuntament implicats en el pla.

#### 7. 4. Síntesi comparativa de les tres experiències metropolitanes

Les tres experiències exposades tenen punts en comú i també algunes diferències.

Punts en comú:

- Característiques del context: els canvis econòmics, socials, polítics i culturals dels últims vint anys han modificat l'organització quotidiana de la ciutat i han comportat la desincronització dels seus horaris amb els dels ciutadans. Les tres experiències sorgeixen de la voluntat d'eliminar aquest desajust.
- Objectiu principal: harmonitzar el temps de la ciutat i dels ciutadans per millorar la seva qualitat de vida.
- Es fan recerques prèvies per diagnosticar les disfuncionalitats temporals existents, identificar les necessitats i així definir millor les possibles actuacions.
- Integren la dimensió territorial (l'espai) en l'anàlisi del temps. Reflexionen sobre la dimensió espaciotemporal.
- Àmbits d'actuació coincidents: horaris dels serveis de la ciutat, millora de la mobilitat.
- Participació i concertació de tots els agents implicats, sobretot de l'àmbit local, però també d'altres àmbits territorials i administratius. Els actors són econòmics, socials, institucionals i universitaris.
- Participen en l'intercanvi, difusió o comunicació de les experiències portades a terme.

Diferències específiques:

- Tipus d'experiència: *Espace des Temps* és un espai de reflexió des del qual s'organitzen accions i es fa la concertació de tots els actors a partir de projectes sobre temps i territori. *Città in Tempo* és un espai de recerca i formació en polítiques de temps, i també un òrgan de coordinació dels bancs del temps i



dels ajuntaments dels municipis del cinturó metropolità de Torí. El *Piano dei tempi e degli orari della città di Roma* és un pla territorial per a la coordinació del temps i els horaris de la ciutat de Roma, del qual es desprenen i des del qual es gestionen els projectes, polítiques i iniciatives en el tema de temps i ciutat.

- Territori de referència: estrictament el territori és diferent, però a la pràctica es tracta d'extensions territorials molt similars per la seva grandària. En el cas de Lió, l'àmbit territorial d'anàlisi i de les polítiques del temps és el metropolità, perquè els habitants "s'apropien" de tot aquest espai. L'àmbit territorial del projecte són els barris, els municipis i els grups de municipis. L'experiència de Torí té un abast territorial que va més enllà del cinturó metropolità de Torí. La coordinació d'ajuntaments és metropolitana, la coordinació de bancs del temps és a escala provincial, i la formació i recerca arriben a àmbits europeus. Pel que fa a Roma, el seu territori de referència és la ciutat, però es tracta d'una ciutat d'una extensió tan gran que equival a tot un territori metropolità.
- Objectius específics: de l'objectiu principal i coincident d'harmonitzar el temps dels ciutadans se'n desprenen objectius específics diferents. *Espace des Temps* té com a repte la igualtat social en l'accés dels ciutadans als serveis de la ciutat, el desenvolupament sostenible, el foment de la democràcia i la participació. En concret, pretén modificar els hàbits dels ciutadans mobilitzant el conjunt d'actors econòmics, socials, institucionals i universitaris i organitzar la concertació entre tots els usuaris de la ciutat metropolitana. *Città in Tempo* busca la construcció d'una xarxa entre les ciutats de l'àrea metropolitana de Torí que consisteixi en la coordinació d'iniciatives i projectes dirigits a incrementar la qualitat de vida de la ciutadania a partir de la millora dels serveis. El pla de Roma es planteja tres objectius: incrementar la simplificació administrativa, afavorir el temps dedicat a les famílies i les relacions socials i reduir l'impacte de la mobilitat en la vida quotidiana de la ciutadania.
- Mesures i actuacions: tot i que els àmbits d'actuació són força coincidents, cada experiència posa més èmfasi en un o un altre aspecte. Així, a banda dels horaris dels serveis de la ciutat i la millora de la mobilitat, a Lió també s'actua



sobre el temps dels treballadors; a Torí es dóna molta importància als bancs del temps i a la formació, i a Roma, a la simplificació burocràtica i a l'accés dels ciutadans a l'administració.

- Els instruments de coordinació: *Espace des Temps* es basa en la concertació dels diferents agents implicats a través dels projectes. A Torí la mateixa experiència de *Città in Tempo* és l'instrument de coordinació. La província de Torí impulsa a través de *Città in Tempo* una acció de coordinació entre els municipis de l'àrea metropolitana, i a la vegada la coordinació de tots els bancs del temps existents a tot el territori de la província. Pel que fa a l'experiència de Roma, l'Oficina del Temps de la ciutat, a banda de definir el pla, ha constituït tres instruments per coordinar les accions derivades d'aquest: un observatori permanent del temps a la ciutat per recollir i elaborar dades, una taula de concertació per a l'actuació i verificació dels projectes formada pels responsables de totes les institucions i agents implicats en les polítiques del temps i una taula interdepartamental per coordinar tots els sectors de l'ajuntament implicats en el pla.



## 7. Tres experiències a destacar: Gran Lió, Torí i Roma

L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona

	Gran Lió	Torí	Roma
<b>Context</b>	Els canvis econòmics, socials, polítics i culturals dels últims vint anys han modificat l'organització quotidiana de la ciutat i han comportat la desincronització dels seus horaris amb els dels ciutadans. Les tres experiències sorgeixen de la voluntat d'eliminar aquest desajust.		
<b>Objectiu principal</b>	<b>Harmonitzar el temps de la ciutat i dels ciutadans per millorar la qualitat de vida</b>		
<b>Objectius específics</b>	Igualtat social en l'accés dels ciutadans als serveis de la ciutat. Desenvolupament sostenible, democràcia i participació. Modificar els hàbits mobilitzant el conjunt d'actors econòmics, socials, institucionals i universitaris. Organitzar la concertació entre tots els usuaris de la ciutat metropolitana.	Construcció d'una xarxa entre les ciutats de l'àrea metropolitana de Torí que consisteixi en la coordinació d'iniciatives i projectes dirigits a incrementar la qualitat de vida de la ciutat a partir de la millora dels serveis.	Increment de la simplificació administrativa. Afavorir el temps dedicat a les famílies i les relacions. Reducir l'impacte de la mobilitat en la vida quotidiana de la ciutadania.
<b>Tipus d'experiència</b>	Espai de <b>reflexió</b> sobre temps i territori des del qual s'aconsegueix, a partir dels diferents <b>projectes</b> , la <b>concertació</b> de tots els agents implicats i es porten a terme accions organitzades.	Espai de <b>recerca i formació</b> en temes de polítiques de temps, i òrgan de <b>coordinació</b> dels bancs del temps i dels ajuntaments dels municipis.	<b>Pla territorial</b> per a la coordinació del temps i els horaris de la ciutat, del qual es desprenen i des del qual es gestionen els projectes, polítiques i iniciatives.
<b>Territori de referència</b>	El nivell territorial d'anàlisi i de les polítiques és el metropolità. El nivell territorial del projecte són els barris, els municipis i els grups de municipis.	La coordinació de bancs del temps és provincial. La coordinació d'ajuntaments per a la millora dels serveis és metropolitana. La formació i recerca és europea.	El territori d'actuació és la ciutat i els seus districtes (extensió que equival a una àrea metropolitana).
<b>Enfocament</b>	Integren la dimensió territorial (l'espai) en l'anàlisi del temps. Reflexionen sobre la dimensió espaciotemporal.		
<b>Recerca</b>	Es fan recerques prèvies per diagnosticar les disfuncionalitats temporals existents, identificar les necessitats i així definir millor les possibles actuacions.		

## 7. Tres experiències a destacar: Gran Lió, Torí i Roma

L'ús social del temps a la regió metropolitana de Barcelona



	Gran Lió	Torí	Roma
<b>Difusió</b>	Participen en l'intercanvi, difusió o comunicació de les experiències portades a terme.		
<b>Àmbits actuació</b>	Serveis de la ciutat, serveis a la vida quotidiana: gent gran, infants, guia d'horaris de tots els serveis. Mobilitat. Assalariats: temps de treball mercantil.	Serveis de la ciutat: escoles, serveis, temps lliure, serveis públics, transports. Formació sobre plans i polítiques de temps. Bancs del temps.	Serveis de la ciutat: a les famílies i relacions socials, horaris d'oci, cultura i comerç. Mobilitat. Simplificació burocràtica: accessibilitat a l'administració. Temps de nit.
<b>Principals mesures i accions</b>	Diagnòstic de punts forts i febles: cronomapes, enquestes, trobades d'experts. Concertació agents: fòrums de debat. Experimentació: accions temporals locals.	Recerca sobre accessibilitat i ús del temps a la ciutat. Formació i consulta: seminaris, etc. Coordinació dels bancs del temps.	Accions per millorar el temps familiar, personal i lliure, i conciliar-los amb el temps de treball. Disseny d'un pla de mobilitat. Ampliació horaris, finestretes úniques, augment dels canals d'accés a l'administració.
<b>Instruments de coordinació</b>	Participació i concertació de tots els agents implicats, sobretot de l'àmbit local, però també d'altres àmbits territorials i administratius. Actors econòmics, socials, institucionals i universitaris.  Concertació per projectes: organitzar la concertació entre tots els usuaris de la ciutat metropolitana.	Coordinació provincial i metropolitana entre els ajuntaments dels municipis.	Observatori permanent del temps de la ciutat. Taula de concertació, formada per tots els agents involucrats. Taula interdepartamental de l'ajuntament.
<b>Institucions promotores i participants</b>	Grand Lyon, <i>communauté urbaine</i> de Lyon, departament de polítiques temporals.	Govern de la província de Torí Ajuntaments de l'àrea metropolitana. Assessorato Pari Opportunità e <i>Relazioni Internazionali</i> - <i>Servizio Pari Opportunità</i> (organisme governamental per a la igualtat).	Ajuntament de Roma, govern civil, govern de la província, comunitat <i>montane</i> , sindicats, universitats, agències de transport.



## **Tercera part**

### **Propostes sobre línies de treball i propostes d'actuació**







## Propostes sobre línies de treball i propostes d'actuació

El mes de febrer es van presentar les primeres dades de l'estudi a un grup d'agents implicats en la gestió del temps des de diverses institucions. L'exposició dels resultats va ser el punt de partida d'un debat del qual, en aquest apartat, es recopilen les idees principals. Aquestes es presenten classificades d'acord amb els grans temes sobre l'ús social del temps tractats al llarg de l'informe.

### Temps de treball mercantil

#### Reorganització del temps de treball mercantil

- Els horaris laborals es prolonguen al llarg de la jornada i dificulten la realització de la resta d'activitats.
- La principal demanda és una nova organització dels temps de treball dins l'empresa, avançar cap a uns horaris de treball compactats de manera que es destinin menys hores a l'activitat laboral, perquè el temps de treball no s'estengui tant al llarg del dia.
- Es considera que canviar els horaris laborals no només és problema de l'organització empresarial, sinó també una qüestió d'hàbits culturals. En aquest sentit, el canvi és més difícil del que sembla.
- Es planteja la possibilitat que, si des de l'administració pública s'intervé en una possible reorganització del temps de treball, les empreses ho podrien considerar un atac a la seva autonomia.



### **Conciliació i harmonització del temps de treball mercantil amb la resta d'activitats quotidianes**

- Es presenta la necessitat d'establir mesures de conciliació de la vida laboral i la personal.
- Debat sobre el concepte de conciliació; alguns participants afirmen que el concepte de conciliació no és igualitari, en el sentit que sovint les mesures s'acaben aplicant només per a les dones per tal que tinguin temps de combinar el treball mercantil i el familiar i domèstic. Es proposa substituir el concepte de conciliació pel d'harmonització dels diferents temps, que inclogui tant homes com dones, i no només el temps de treball mercantil i el familiar, sinó tots els temps de la vida quotidiana.

### **Flexibilització d'horaris**

- La flexibilització d'horaris és una de les grans demandes de la població. Sorgeixen dos punts de vista diferents: d'una banda, s'opina que la població prefereix un horari laboral poc reglamentat, amb més flexibilitat per tal d'organitzar-se lliurement la jornada. Es denuncia que la legislació actual no fomenta la flexibilitat. Els sindicats, en canvi, defensen que la flexibilització horària sovint significa un allargament de la jornada laboral, la qual cosa no és sinònim d'una millor gestió del temps.
- Una de les conseqüències de la flexibilitat d'horaris podria ser un canvi de les pautes de mobilitat, perquè els desplaçaments ja no s'acumularien en determinades hores del dia.

### **Temps de treball familiar domèstic**

#### **Horaris comercials**

- Es recullen opinions contraposades. Es defensa que la població demana, cada vegada més, una ampliació dels horaris comercials. D'altra banda, s'exposa que una part dels ciutadans podria no ser partidària d'aquesta ampliació atès que suposaria més càrrega de temps de treball per als comerciants.

### **Comerç de proximitat**

- Es debat la diferència entre comerç de proximitat (distància, horaris, temps de desplaçament) i petit comerç (tradicional, familiar, no grans superfícies ni supermercats). Es comenta que aquests dos tipus d'establiments tenen molta importància en l'ús del temps i en la qualitat de vida de la ciutat.
- Cada vegada més la població compra segons el concepte de proximitat, lligat al lloc de treball i no al lloc de residència.

### **Temps lliure i de lleure:**

#### **Activitats en el temps lliure**

- Es considera que cal fer una anàlisi en profunditat per tal de detectar totes les activitats que "s'amaguen" dins del temps lliure. S'ha d'estudiar què és el que la població entén com a temps lliure, perquè per a cada persona pot tenir un significat diferent i pot incloure diverses activitats o ser simplement temps "buit".

#### **Compres com a lleure**

- Superposició de conceptes entre compra habitual i compra com a lleure. Es manifesta que caldria obtenir informació real de quan compra la població i quan solament passeja per les botigues sense consumir.

### **Temps de desplaçament**

#### **Temps de desplaçament**

- Es destaca que cal tenir en compte la mobilitat quotidiana setmanal i no només la que s'enregistra en dies feiners. Les enquestes de mobilitat i els estudis del temps de desplaçament haurien de recollir dades de tota la setmana, dels festius i dels períodes de vacances.

#### **Mobilitat residencial**

- La població espanyola està estretament lligada al seu lloc de residència pel règim de compra del seu habitatge. Aquest fet influeix en el fet que els desplaçaments per anar a la feina i satisfer les necessitats diàries siguin molt freqüents i ocupin molt temps.



- En altres països europeus, quan el temps de desplaçament de casa a la feina resulta massa llarg, sovint és substituït per un canvi de residència, facilitat per un règim d'habitatge de lloguer. La proximitat entre el lloc de feina i el lloc de residència és un valor en alça.

## **Temps de la ciutat**

### **Horaris dels serveis de la ciutat**

- Cal detectar en quin moment s'utilitzen els serveis públics per tal d'adaptar els horaris de la ciutat a l'organització del temps de les persones. Seria de gran utilitat fer una enquesta sobre l'ús dels serveis públics de la ciutat.
- El model horari dels serveis públics fa perdre molt de temps de treball mercantil, perquè els treballadors han de demanar permís a la feina per poder fer determinades gestions.
- Per tal d'afavorir una reorganització del temps de treball mercantil, la ciutat ha de funcionar les vint-i-quatre hores del dia (un bon exemple és l'oferta de transport). Aquest fet pot entrar en controvèrsia amb els horaris dels treballadors dels serveis públics.
- Cal considerar el temps com un dret de la ciutadania.

### **Noves tecnologies**

- S'ha d'estudiar com l'ús de les noves tecnologies pot influir en els usos del temps. A priori sembla que les noves tecnologies estalvien temps, però es planteja la possibilitat que això no sempre sigui cert.
- Es destaca el creixement exponencial del comerç via Internet, que suposa no haver-se de desplaçar per anar a comprar i, per tant, un estalvi de temps.

### **Altres temes**

- Manca la perspectiva territorial en l'anàlisi dels usos del temps. Tampoc no s'ha d'oblidar la perspectiva de gènere.
- La gestió de l'ús social del temps és un tema que cal tractar entre totes les institucions de forma transversal, consensuada i coordinada.













## Pla Estratègic Metropolità de Barcelona

### Institucions membres de la Comissió Delegada del Consell General

Departament d'Economia i Finances de la Generalitat de Catalunya

Ajuntament de Badalona  
Ajuntament de Barcelona  
Ajuntament de Cornellà de Llobregat  
Ajuntament del Prat de Llobregat  
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat  
Ajuntament de Montcada i Reixac  
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet  
Ajuntament de Pallegà  
Ajuntament del Papiol

Consell Comarcal del Baix Llobregat  
Consell Comarcal del Barcelonès  
Entitat Metropolitana del Medi Ambient  
Entitat Metropolitana del Transport

Aena  
Autoritat Portuària de Barcelona  
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona  
Cercle d'Economia  
Comissió Obrera Nacional de Catalunya  
Consorci de la Zona Franca de Barcelona  
Diputació de Barcelona  
Fira de Barcelona  
Foment del Treball Nacional  
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona  
Unió General de Treballadors de Catalunya  
Universitat de Barcelona

### Institució promotora



Ajuntament de Barcelona

Amb la col·laboració de

**IBERIA**