

Agenda Urbana
Documents per a la reflexió estratègica

Estructura econòmica:
Mobilitat per motius laborals

Direcció de Plans i Projectes de Ciutat
Servei d'Estudis i Observatori de la Ciutat

Terrassa, juliol de 2022

Agenda Urbana - Documents per a la reflexió estratègica
Estructura econòmica:
Mobilitat per motius laborals

Servei d'Estudis i Observatori de la Ciutat
Direcció de Plans i Projectes de Ciutat
Ajuntament de Terrassa

Terrassa, juliol de 2022

Principals valors

Taxa autocontenció 2011	51,47%
Δ 2001-2011:	-13,74 pp.
Taxa autosuficiència	70,31%
Δ 2001-2011::	-5,01 pp.
Mode desplaçament residents 2011	
No motoritzat + Transp. Públic totals	37,70%
Δ 2001-2011:	7,4 pp.
No motoritzat + Transp. Públic interns	37,70%
Δ 2001-2011:	10,8 pp.

Documents per a la reflexió estratègica

Estructura econòmica

Mobilitat per motius laborals

Des del punt de vista de la mobilitat per motius laborals, la ciutat de Terrassa comptava l'any 2011 amb una població ocupada resident que assolía els 83.800 efectius per 61.350 llocs de treball localitzats. És a dir, mentre que la població ocupada resident s'havia incrementat en un 7,4% en els darrers 10 anys (78.005 persones ocupades residents l'any 2001), els llocs de treball havien seguit una dinàmica inversa, amb una disminució del 9,2% en relació als existents una dècada abans (l'any 2001 hi havia 67.540 llocs de treball a la ciutat).

S'ha assistit, per tant, en aquesta darrera dècada a un creixement progressiu del desequilibri entre la mà d'obra resident i llocs de treball localitzats a Terrassa (*job-ratio*) que comporta, entre d'altres, un increment constant de les necessitats de desplaçament de la població per motius d'accés al lloc de treball que, a banda dels impactes associats a la manera com tendeixen a resoldre's majoritàriament aquestes, contribueix decisivament a la difuminació de les estructures funcionals que tradicionalment han contribuït a la vertebració del territori.

Es tracta d'un procés d'abast general, però amb especial incidència en l'àmbit metropolità, que si bé s'inicià a mitjans de la dècada dels setanta del segle passat, lligat a l'aparició de noves dinàmiques de poblament (desconcentració i difusió de la població damunt del territori) i de localització de l'activitat econòmica (desconcentració i fragmentació dels processos productius lligats a la terciarització de la base econòmica), en aquesta darrera dècada s'ha vist accelerat a la ciutat per una conjuntura econòmica que ha incidit de manera dràstica en l'aprimament del teixit productiu local.

D'aquesta manera, la dinàmica demogràfica (la ciutat ha experimentat un creixement mitjà anual proper al 2% en aquesta dècada, en part explicat per moviments de població interns a l'àmbit metropolità associats al mercat de l'habitatge), així com la conjuntura econòmica viscuda (entre 2006 i 2011 la ciutat ha perdut un 24% dels centres de cotització que hi tenia localitzats, un 29,8% del treball assalariat i un 15,3% dels llocs de treball desenvolupats per compte propi), ha donat més força a un procés de creixent obertura municipal del qual la ciutat de Terrassa ve participant de manera evident des de mitjans dels vuitanta del segle passat.

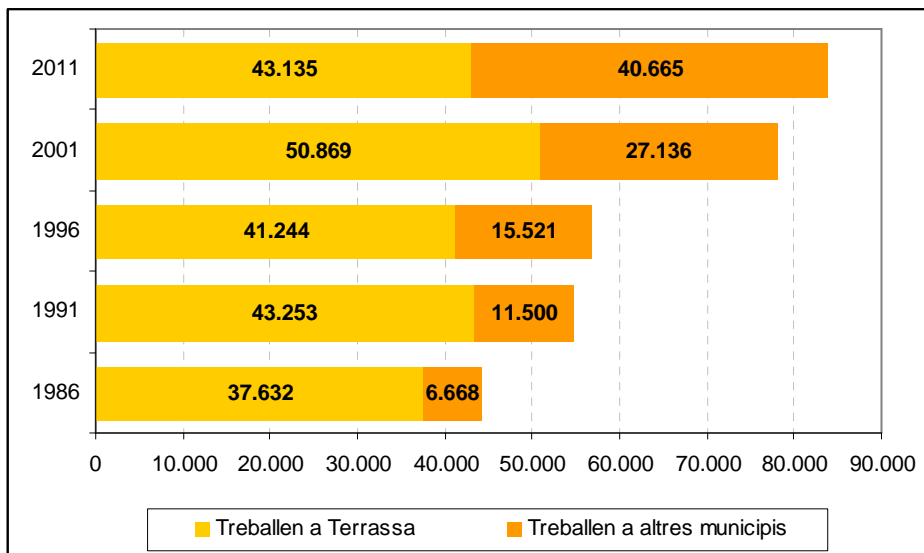
Mobilitat laboral: desplaçaments residència-treball
 Terrassa. 1986-2011.

Any	POR ¹	LITL ²	PORTM ³	PORTF ⁴	LLTLRF ⁵	ACONT. ⁶	ASUF. ⁷	JOB-RATIO ⁸	OBERTURA ⁹
1986	44.300	43.412	37.632	6.668	5.780	84,95%	86,69%	0,980	0,331
1991	54.753	53.316	43.253	11.500	10.063	79,00%	81,13%	0,974	0,499
1996	56.765	55.221	41.244	15.521	13.977	72,66%	74,69%	0,973	0,715
2001	78.005	67.540	50.869	27.136	16.671	65,21%	75,32%	0,866	0,861
2011	83.800	61.350	43.135	40.665	18.215	51,47%	70,31%	0,732	1,365

Font: Instituto Nacional de Estadística i Institut d'Estadística de Catalunya. Elaboració pròpia.

1. POR: Població ocupada resident al municipi.
2. LITL: Llocs de treball localitzats al municipi (inclou PORTM més LLTLRF).
3. PORTM: Població ocupada resident al municipi que treballa al municipi.
4. PORTF: Població ocupada resident al municipi que treballa fora del municipi.
5. LLTLRF: Llocs de treball localitzats al municipi de residents de fora del municipi.
6. ACONT.: Taxa d'autocontenció: % de residents que treballen al municipi respecte el total de POR.
7. ASUF.: Taxa d'autosuficiència: % de residents que treballen al municipi respecte el total LITL.
8. JOB-RATIO: Relació entre oferta i demanda de treball (LITL/POR).
9. OBERTURA: Índex d'obertura: quocient entre els desplaçaments extramunicipals (entrades més sortides) i els desplaçaments intramunicipals ((PORTF+LLTLRF)/PORTM).

Mobilitat laboral: desplaçaments residència treball
 Lloc de treball dels ocupats residents a Terrassa, 1986-2011

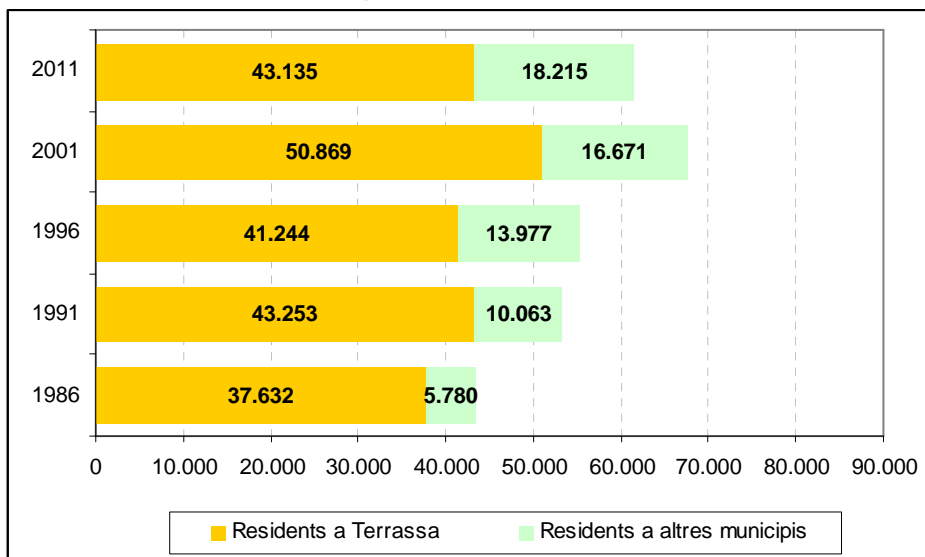


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Així, mentre que a inicis del present segle Terrassa era capaç de retenir en el seu interior un 65,2% de la seva població ocupada resident (autocontenció) i de cobrir amb aquesta un 75,3% dels llocs de treball que hi tenia localitzats (autosuficiència), al cap d'una dècada aquesta capacitat s'ha vist minvada fins al 51,5% pel que fa a la retenció de la població ocupada resident i fins al 70,3% en relació a la cobertura dels llocs de treball per part de la mà d'obra local.

Tinguem en compte que, a l'any 2011, pràcticament la meitat dels ocupats residents a Terrassa (el 48,5%) es desplaçaven diàriament a un altre municipi per tal de desenvolupar la seva activitat laboral. Notem que l'any 1986 aquests representaven tan sols el 13,3% dels treballadors locals, l'any 1991 eren el 21%, el 1996 el 27,3%, i l'any 2001, tal i com hem vist abans, el 34,8%. En altres paraules, mentre que en els deu anys que abasten de 2001 a 2011 el nombre d'ocupats residents que tenen el seu lloc de treball localitzat al municipi ha disminuït en un 15,2%, aquells que es desplacen a treballar diàriament a un altre municipi han incrementat en un 49,9%.

Mobilitat laboral: desplaçaments residència treball
Lloc de residència dels ocupats a Terrassa, 1986-2011



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Aquesta doble dinàmica descendent de l'autocontenció i l'autosuficiència, que a hores d'ara ja compta amb una certa trajectòria temporal, constitueix, tal i com ja apuntàvem, un fet inherent a la integració funcional que ha estat experimentant el conjunt del territori català i que és especialment acusat en l'entorn metropolità de Barcelona. De fet, podríem dir que és un dels trets definitoris del procés de *metropolitanització*, que depassa, per tant, l'àmbit estrictament local i adquireix una dimensió plenament territorial.

En aquest context, la baixada dels llocs de treball localitzats a Terrassa ha reforçat i accelerat aquesta tendència a l'obertura municipal, donant peu a un fenomen, inèdit en la història recent del mercat de treball local: per primera vegada els desplaçaments externs lligats a l'activitat laboral, de Terrassa cap a un altre municipi o d'un altre municipi cap a la ciutat, superen la mobilitat generada internament, que és aquella que té com a origen i destinació la pròpia ciutat de Terrassa.

Tinguem en compte que malgrat la naturalesa podríem dir que ara ja pràcticament estructural d'aquest procés de *metropolitanització*, Terrassa s'havia erigit com una de les ciutats de l'entorn barceloní més resistents a aquesta dinàmica d'integració territorial, plenament capaç de continuar articulant i donant sentit a la seva àrea d'influència o sistema urbà propi¹. Ara bé, l'intens creixement demogràfic viscut d'ençà d'inicis de segle, però sobretot l'extrema virulència en la destrucció de llocs de treball des de l'esclat de la crisi econòmica, ha comportat l'acceleració d'aquest procés i ha motivat que Terrassa esdevingui una de les ciutats de referència d'aquesta perifèria barcelonina que més progressen en aquesta obertura, per davant d'altres capitals com ara Granollers, Mataró, Sabadell, Vilanova i la Geltrú o Vilafranca del Penedès.

Així, en aquests darrers 10 anys, l'increment en l'índex d'obertura municipal es situa en el 58,5% en el cas de Terrassa, per davant de Mataró (un creixement del 51,9%), Vilanova i la Geltrú (un 41,2%), i ja a molta distància de la progressió realitzada per ciutats com Sabadell (l'índex d'obertura creix en un 32,6% en aquests darrer decenni), i encara més de l'experimentada per municipis com Sant Feliu de Llobregat (un 19,2%), Granollers (un 11%), o Vilafranca del Penedès (un 11,6%). Un comportament que s'explica per la intensitat de la davallada en la capacitat d'autocontenció municipal, que baixa en un 21,1% en aquest període, notablement per damunt dels descens produïts a Mataró (del -18,8%), a Vilanova i la Geltrú (-16,6%), o a Sabadell (-15,7%).

Dels 43.135 ocupats residents a la ciutat l'any 2011, el 51,5% del total, desenvolupaven la seva activitat laboral en la mateixa ciutat, dels qual el 84% (36.250) s'havien de desplaçar per accedir al seu lloc de treball mentre que el 16% restant (6.885) duïen a terme la seva activitat laboral en el mateix domicili de residència. Tinguem en compte que els treballadors que tenien el seu lloc de treball en el propi domicili de residència representaven 10 anys abans, l'any 2001, tan sols el 3,8% del total d'ocupats residents. Així, en un context en el qual els ocupats residents que treballen a la ciutat han disminuït, tal i com hem vist, en un 15,2% (dels 50.869 de l'any 2001, als 43.135 de 2011), els ocupats en el mateix domicili de residència s'han multiplicat per 3,5 (dels pràcticament dos milers d'inicis de segle, als 6.885 d'aquesta darrera operació censal).

La resta dels ocupats residents a Terrassa, per tant (40.665, el 48,5% del total), tenen el seu lloc de treball a un altre municipi, bàsicament, en 3 de cada 4 casos (el 78,6% d'aquesta força de treball derivada vers un altre municipi) en d'altres municipis de la mateixa província de Barcelona, mentre que un 20% (8.145 ocupats residents) tenen el seu lloc de treball localitzat en diversos municipis (és el cas d'aquells residents amb ocupacions que requereixen del desplaçament a diferents municipis per dur-se a terme, com és el cas de representants comercials, conductors professionals, etc.).

¹ OESST, *Mobilitat i sistema urbà de Terrassa*, Terrassa, Ajuntament de Terrassa + Foment de Terrassa SA, 2004.

Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball

Índex de mobilitat obligada a la Regió Metropolitana de Barcelona. 1991-2011.

Municipi/any	POR ¹	LITL ²	PORTM ³	PORTF ⁴	LLTLRF ⁵	ACONT. ⁶	ASUF. ⁷	JOB-RATIO ⁸	OBERTURA ⁹
1991									
Barcelona	623.930	761.165	521.129	102.801	240.036	83,52%	68,46%	1,2200	0,658
Granollers	20.487	25.115	12.595	7.892	12.520	61,48%	50,15%	1,2259	1,621
Martorell	6.268	10.285	3.920	2.348	6.365	62,54%	38,11%	1,6409	2,223
Mataró	37.389	36.305	29.737	7.652	6.568	79,53%	81,91%	0,9710	0,478
Sabadell	68.763	62.641	46.394	22.369	16.247	67,47%	74,06%	0,9110	0,832
St. Feliu de Llobregat	13.575	9.862	5.448	8.127	4.414	40,13%	55,24%	0,7265	2,302
Terrassa	54.753	53.316	43.253	11.500	10.063	79,00%	81,13%	0,9738	0,499
Vilafranca del P.	10.723	10.921	7.437	3.286	3.484	69,36%	68,10%	1,0185	0,910
Vilanova i la Geltrú	15.922	14.877	11.795	4.127	3.082	74,08%	79,28%	0,9344	0,611
2001									
Barcelona	645.419	765.914	501.803	143.616	264.111	77,75%	65,52%	1,1867	0,813
Granollers	25.406	31.667	12.983	12.423	18.684	51,10%	41,00%	1,2464	2,396
Martorell	10.921	24.685	4.975	5.946	19.710	45,55%	20,15%	2,2603	5,157
Mataró	47.100	42.304	31.446	15.654	10.858	66,76%	74,33%	0,8982	0,843
Sabadell	81.200	69.259	45.842	35.358	23.417	56,46%	66,19%	0,8529	1,282
St. Feliu de Llobregat	19.511	12.872	6.374	13.137	6.498	32,67%	49,52%	0,6597	3,080
Terrassa	78.005	67.540	50.869	27.136	16.671	65,21%	75,32%	0,8658	0,861
Vilafranca del P.	14.310	13.895	7.861	6.449	6.034	54,93%	56,57%	0,9710	1,588
Vilanova i la Geltrú	23.980	19.271	14.154	9.826	5.117	59,02%	73,45%	0,8036	1,056
2011									
Barcelona	681.375	821.245	507.980	173.395	313.265	74,55%	61,85%	1,2053	0,958
Granollers	24.405	30.220	11.725	12.680	18.495	48,04%	38,80%	1,2383	2,659
Martorell	10.760	25.040	4.705	6.055	20.335	43,73%	18,79%	2,3271	5,609
Mataró	45.320	35.275	24.565	20.755	10.710	54,20%	69,64%	0,7784	1,281
Sabadell	80.380	61.080	38.235	42.145	22.845	47,57%	62,60%	0,7599	1,700
St. Feliu de Llobregat	17.920	12.115	5.295	12.625	6.820	29,55%	43,71%	0,6761	3,672
Terrassa	83.800	61.350	43.135	40.665	18.215	51,47%	70,31%	0,7321	1,365
Vilafranca del P.	16.365	15.625	8.480	7.885	7.145	51,82%	54,27%	0,9548	1,772
Vilanova i la Geltrú	26.640	19.135	13.115	13.525	6.020	49,23%	68,54%	0,7183	1,490

Font: Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya. Elaboració pròpia.

1. POR: Població ocupada resident al municipi.
2. LITL: Llocs de treball localitzats al municipi (inclou PORTM més LITLRF).
3. PORTM: Població ocupada resident al municipi que treballa al municipi.
4. PORTF: Població ocupada resident al municipi que treballa fora del municipi.
5. LLTLRF: Llocs de treball localitzats al municipi de residents de fora del municipi.
6. ACONT.: Taxa d'autocontenció: % de residents que treballen al municipi respecte el total de POR.
7. ASUF.: Taxa d'autosuficiència: % de residents que treballen al municipi respecte el total LITL.
8. JOB-RATIO: Relació entre oferta i demanda de treball (LITL/POR).
9. OBERTURA: Índex d'obertura: quocient entre els desplaçaments extramunicipals (entrades més sortides) i els desplaçaments intramunicipals ((PORTF+LLTLRF)/PORTM).

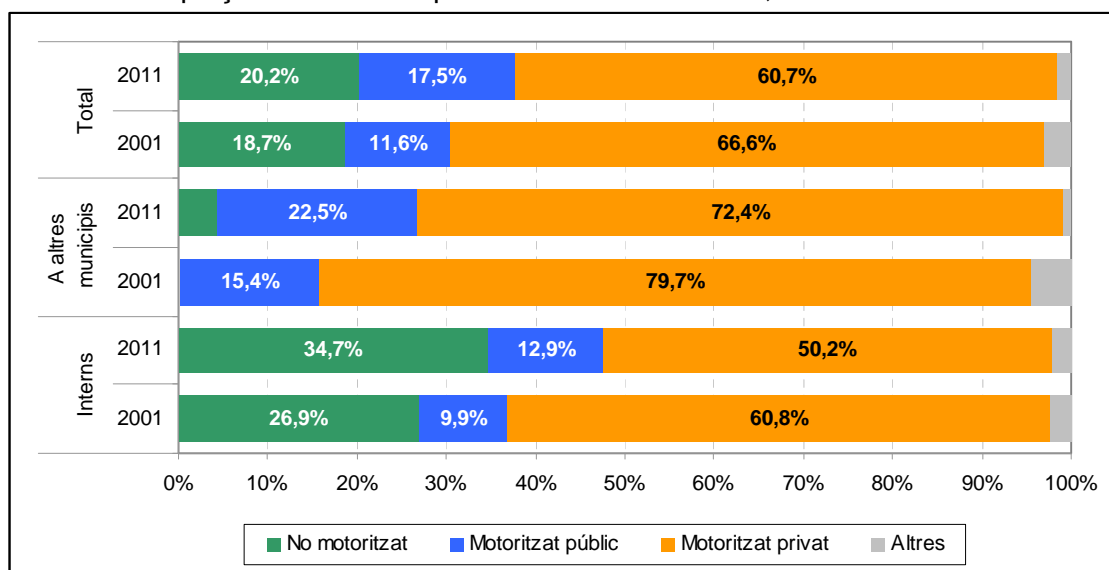
Aquests desplaçaments es continuen satisfent de manera majoritària mitjançant l'ús de modes motoritzats privats (cotxe i/o motocicleta), per bé que en aquests darrers 10 anys la seva significació en el repartiment modal de la mobilitat lligada a l'accés al lloc de treball ha caigut notablement. Fixem-nos com l'any 2001 es resolien en aquests modes un 66,6% del total de desplaçaments, mentre que una dècada després la seva preponderància ha caigut en 6 punts percentuals fins assolir una quota modal del 60,7%. De totes maneres, però, tal i com ja passava en l'anàlisi del comportament modal dels residents ocupats l'any 2001, les dades tendeixen a la infravaloració del pes de la mobilitat

motoritzada ja que les característiques de l'operació censal porten a excloure d'aquest anàlisi aquells treballadors i treballadores que tenen el seu lloc de treball en diversos municipis i que per les característiques dels seus desplaçaments caldrà pensar que, en bona mesura, són usuaris i usuàries captius d'aquests modes de transport (són un 9,7% dels ocupats residents aquest 2011 i eren el 6,6% fa deu anys).

Lògicament, aquesta pèrdua de rellevància de la motorització privada en la mobilitat dels ocupats terrassencs suposa un significatiu transvasament modal cap als modes de desplaçament no motoritzats (l'anar a peu i/o en bici) i els modes motoritzats públics col·lectius (autobús i/o tren), sobretot aquests segons, que en aquests 10 anys passen d'aglutinar un 11,6% dels desplaçaments d'accés al lloc de treball a donar resposta a un 17,5% d'aquesta mobilitat vinculada al desenvolupament de l'activitat econòmica.

Mobilitat laboral: desplaçaments residència treball

Mode de desplaçament dels ocupats residents a Terrassa, 2001-2011



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Evidentment, les característiques d'aquest traspàs modal apareixen estretament lligades a l'àmbit en el qual es circumscriu el desplaçament, així, mentre que en la mobilitat intramunicipal (amb origen i destinació a Terrassa) els modes motoritzats privats han passat d'un 60,8% de la quota modal al 50,2% i els modes no motoritzats han incrementat el seu protagonisme des del 26,9% fins al 34,7%, en la mobilitat intermunicipal (amb origen a Terrassa i destinació a un altre municipi) la pèrdua de pes del vehicle privat, que ha estat del 79,7% fins al 72,4%, té el seu contrapunt en la creixent rellevància adquirida pels mitjans de transport públic, que han passat del 15,4% fins a una quota del 22,5% aquest passat 2011.