

# 1 Mobilitat

## 1.1 Ús de la xarxa de comunicacions supracomarcal i local

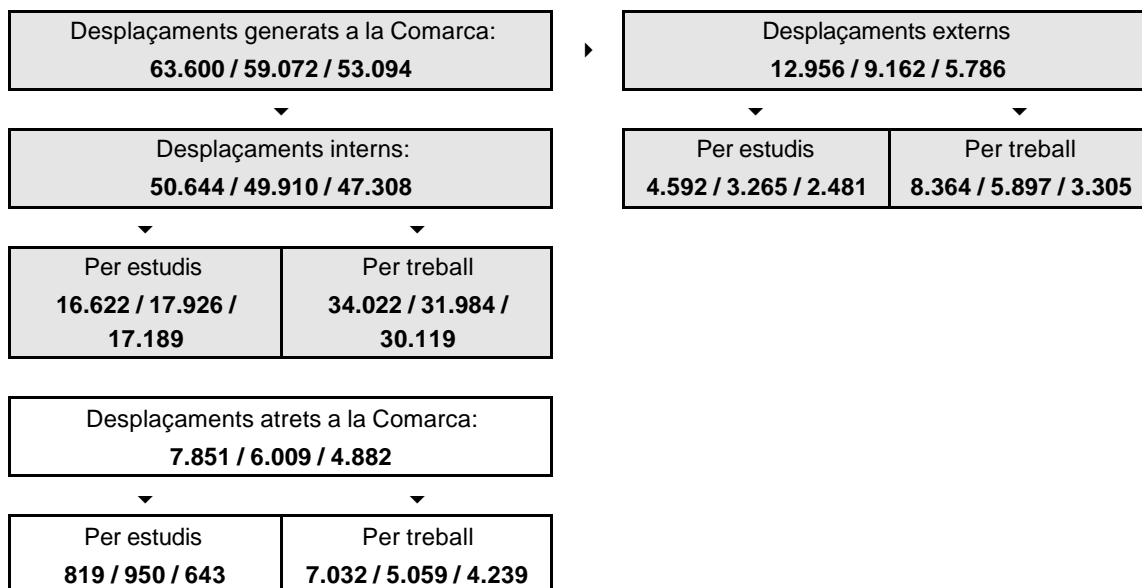
### Demanda de mobilitat obligada i no obligada; desplaçaments de la població

L'actual model de creixement econòmic propicia un increment de les necessitats de desplaçament de la població, tant en nombre de desplaçaments com en la seva distància.

### Dades comarcals

A nivell comarcal, les dades del període 1986-1996 mostren un increment global de la mobilitat obligada (per raó de treball i estudis) que actualment supera els 60.000 desplaçaments diaris, dels quals gairebé un 80% són interns (dins la pròpia comarca). S'incrementen els moviments a l'interior de la comarca (entre municipis) que passen de 30.119 a 34.022 (+ 3.903), s'incrementen els desplaçaments a altres comarques que passen de 3.305 a 8.364 (+ 5.059) i també augmenten els desplaçaments que des d'altres comarques venen a treballar a la comarca de La Selva, de 4.239 a 7.032 (+ 2.973). S'observa però, un increment més accentuat dels desplaçaments a altres comarques, que s'han incrementat en un 153%, per sobre dels desplaçaments interns, que ha estat d'un 13% i dels procedents d'altres comarques que han augmentat en un 65%. Per tant, en aquest període ha augmentat el nombre de persones que viuen a la comarca però treballen a altres comarques (Figura 1). Així, cal també destacar les dades d'evolució de la població per tal de tenir un element de referència a l'hora d'avaluar el creixement de la mobilitat laboral, així com destacar que el creixement mitjà que s'ha produït a les comarques gironines en aquest 10 anys ha estat del 8,7 %

**Figura 1**  
Esquema de la mobilitat obligada a la comarca. 1996 / 1991 / 1986



Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Enquesta de Mobilitat obligada). 2002

Aquestes dades ens permeten calcular la diferència entre els desplaçaments atrets (cap a la comarca) i els desplaçaments generats (a fora de la comarca),

**Taula 1**  
Saldo de mobilitat

		1986	1991	1996
Atrets	Per estudi	643	950	819
	Per treball	4.239	5.059	7.032
Generats	Per estudi	2.481	3.265	4.592
	Per treball	3.305	5.897	8.364
Variació	Per estudi	- 1.838	- 2.315	- 3.773
	Per treball	+ 934	- 838	- 1.332
<b>TOTAL</b>		<b>- 904</b>	<b>- 3.153</b>	<b>- 5.105</b>

Font: Elaboració pròpia a partir de la Figura 1.

**Taula 2**  
Desplaçaments diaris residència-estudi a la comarca (1986-1996)

	Desplaç. a dins (A)		Desplaç. a fora (B)		Des de fora (C)		D % A	D % B	D % C
	1986	1996	1986	1996	1986	1996	86/96	86/96	86/96
La Selva	17.189	16.622	2.481	4.592	643	819	- 3,29	85,08	27,37

Font: Elaboració pròpia a partir de la Figura 1

**Taula 3**  
Desplaçaments diaris residència-treball a la comarca (1986-1996)

	Desplaç. a dins (A)		Desplaç. a fora (B)		Des de fora (C)		D % A	D % B	D % C
	1986	1996	1986	1996	1986	1996	86/96	86/96	86/96
La Selva	30.119	34.022	3.305	8.364	4.239	7.032	12,96	153,07	65,89

Font: Elaboració pròpia a partir de la Figura 1

## Dades municipals

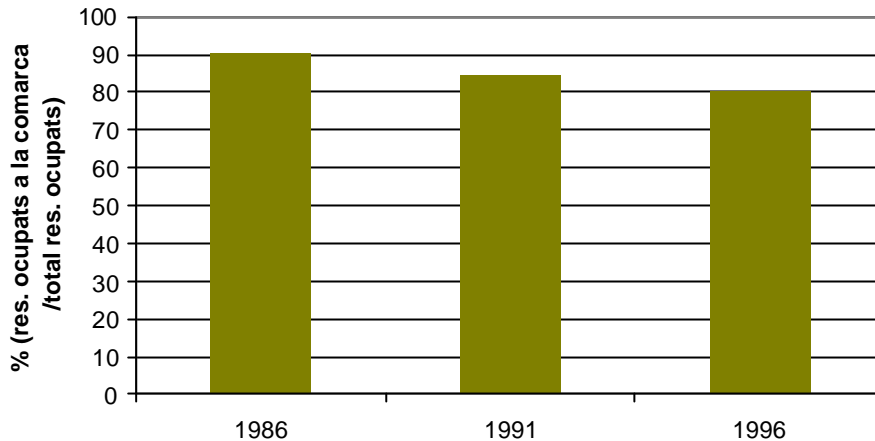
Les taules de mobilitat obligada per motius laborals de cada un dels municipis es poden consultar als annexos corresponents i les conclusions es detallaran en apartats posteriors.

### 1.1.1 Mobilitat Laboral

L'anàlisi de la mobilitat laboral obligada posa en relació el lloc de treball i el lloc de residència, alhora que permet determinar els municipis on es concentra l'ocupació (llocs de treball localitzats, LLTL) i els municipis que són exportadors de llocs de treball i, per tant, tenen una funció principalment residencial (població ocupada resident, POR). Com hem pogut comprovar en el punt anterior, la tendència comarcal és la d'una major mobilitat que haurem de posar en referència a la capacitat de la comarca d'autocontenció laboral.

**Grau d'autocontenció de la comarca: percentatge de població ocupada resident que treballa a la mateixa comarca.**

**Figura 2**  
Nivell d'autocontenció de la Comarca de La Selva



Font: EMO, anys 1986, 1991 i 1996

El nivell actual d'autocontenció (percentatge d'ocupació en la pròpia comarca) supera el 80%

El que s'observa en aquest cas és que, tot i augmentar la població ocupada resident a la comarca (POR de 1986, 33.424 i POR de 1996, 42.386 segons Figura 1) s'ha passat de tenir un 90,11% de gent que vivia a la comarca de La Selva també hi treballava, percentatge que s'ha vist reduït fins al 80,26% al 1996. D'aquesta manera, el percentatge de gent que viu a la comarca de La Selva però treballa a fora ha passat del 9,89% al 19,74%. Així, del total d'increment dels desplaçaments de la gent que viu a la comarca, que s'ha produït entre 1986 i 1996, un 56,5% correspon als desplaçaments fora de la comarca i un 43,5% a desplaçaments a l'interior de la comarca.

Aquest fet és conseqüència dels nous hàbits socials i econòmics que han fet incrementar, d'una manera generalitzada, la mobilitat laboral, augmentant els desplaçaments entre lloc de residència i lloc de treball, fins i tot en un àmbit més extens com és el comarcal. Aquest increment de la mobilitat laboral s'ha relacionar doncs, amb els nous hàbits, amb els fenòmens de relocalització de l'activitat productiva i la millora de les infraestructures de comunicació.

**Taula 4**  
Desplaçaments diaris residència-treball a la comarca (1986-1996) interns i externs

	Desplaç. a dins (A)		Des de fora (C)		D % A	D % C
	1986	1996	1986	1996		
La Selva	30.119	34.022	4.239	7.032	12,96	65,89

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa als llocs de treball localitzats (LLTL) a la comarca de La Selva (desplaçaments interns i des d'altres comarques), entre 1986 i 1996 s'han incrementat de 6.872. Del total de LLTL a la comarca, el 1986 el 86% eren interns i el 14% restant era cobert per gent que venia d'altres comarques. El 1996, s'observa un increment dels desplaçaments des d'altres comarques (+ 2.669) que passen a representar el 18,7%. No obstant, del total d'increments de LLTL produïts durant aquest període, el 61,2% han estat ocupats per gent de la comarca i el 38,8% per gent de fora.

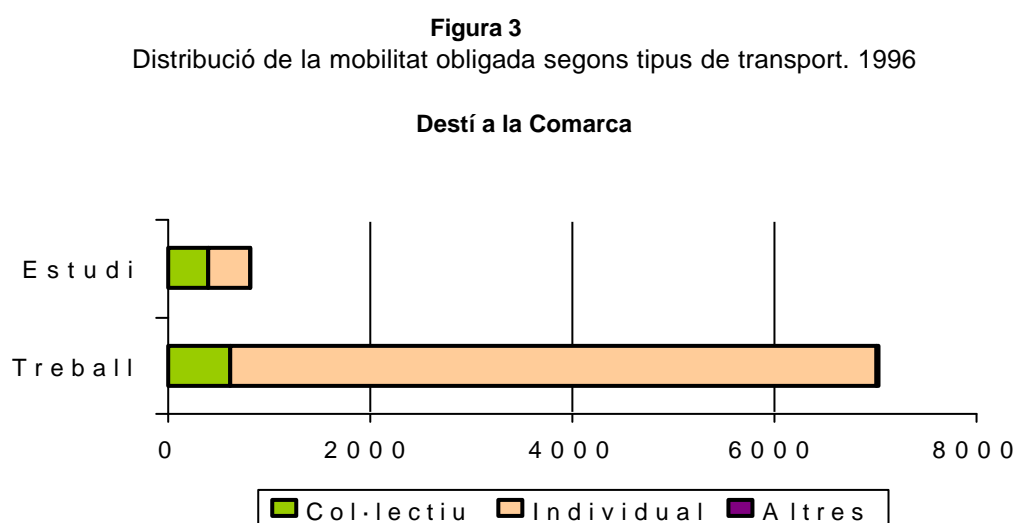
La mobilitat obligada per motiu d'estudi<sup>1</sup> no es pren en consideració per dues raons: la primera és la menor disponibilitat de centres d'ensenyament alternatius, fet que condiciona l'adscripció a un o altre centre, especialment quan parlem de nivells educatius superior, fet que provoca una interrelació més forçada, i la segona raó és la no identitat entre lloc d'empadronament i lloc de residència, és a dir, els estudiants no canvien el lloc d'empadronament quan passen a residir, temporalment durant el curs lectiu, en un altre indret

L'any 1996, el Gironès continuava essent la comarca que rebia més desplaçaments per motius laborals dels habitants de la comarca de La Selva, encara que el seu pes significatiu s'ha vist reduït, passant d'un 47,51% del total de desplaçaments, al 39,83%. Aquesta tendència negativa tan sols s'observa en dues altres comarques que són el Baix Empordà i el Baix Camp. Així, mentre que al 1991 els desplaçaments a la resta de comarques gironines representava el 54,33% del total de mobilitat laboral, al 1996 aquest valor passa a ser del 46,82%, pèrdua que ve donada gairebé de forma íntegra per la davallada que s'ha produït en el nombre de desplaçaments al Gironès. La pèrdua de pes específic d'aquestes comarques ha comportat que siguin les comarques barcelonines (Maresme, Barcelonès, Vallès Oriental,...) les que suportessin un major increment de la mobilitat laboral. Bàsicament però, els desplaçaments es concentren en només quatre comarques - Gironès, Maresme, Barcelonès i Vallès Oriental- que venen a representar el 84% del total de desplaçaments Així mateix, entre el període 1986-1996 s'han duplicat el nombre de destinacions que reben cinc o més fluxos, fet que demostra l'elevada diversificació i la inexistència d'un clar centre estructurador del territori, que reflecteixi quin és o quins són els centres laborals forts.

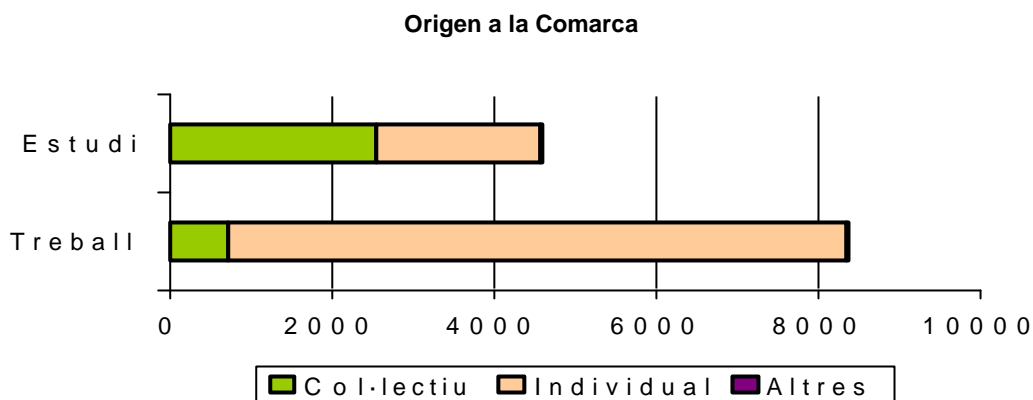
El 1996, el 37,26% dels desplaçaments d'altres comarques per motius laborals provenien del Gironès, el 27,14% del Maresme el 9,44% del Barcelonès i el 8,99% dels Vallès Oriental. Aquestes quatre comarques, representen el 82,8% dels desplaçaments de fora. Alhora podem comprovar que totes elles coincideixen com a comarques capdavanteres en origen i destinacions, per tant, es pot deduir l'elevada interrelació que existeix entre la comarca de La Selva i aquestes altres quatre comarques.

### Distribució modal dels desplaçaments externs i interns: Transport col·lectiu, transport privat i altres.

En aquest apartat s'estudien els desplaçaments laborals d'altres comarques cap a La Selva, i en la segona gràfica a la inversa, els desplaçaments a d'altres comarques (Figura 3).



<sup>1</sup> veure notes metodològiques de l'estudi *Cohesió, centralitat i cohesió iterativa: àrees funcionals a Catalunya*. Palacio, A. et al. (1998).



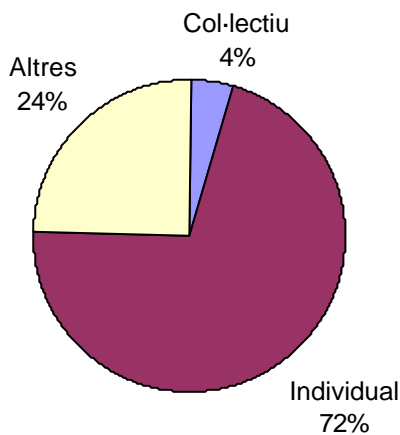
Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

Per sexes, la mobilitat en els homes ha augmentat un 96,1%, que alhora és el valor més alt que es dona en el conjunt de les comarques gironines, i la mobilitat dels quals supera, gràcies a aquest increment la mitjana gironina. Pel que fa a les dones, tot i l'increment del 138,6%, no ha estat suficient com per continuar superant la mitjana. Així doncs, a la resta de comarques gironines s'hi ha notat un increment encara més notable.

La franja d'edat més predisposada a desplaçar-se per motius laborals és la que va de 25 a 39 anys, mentre que en el punt oposat hi trobem els extrems de grup d'edats, de 16 - 19 i de més de 65 anys.

**Intensitat d'ús del vehicle privat: nombre de desplaçaments en vehicle privat respecte al nombre total de desplaçaments.**

**Figura 4**  
Intensitat d'ús del vehicle privat



Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

### 1.1.2 Anàlisi de la Mobilitat Laboral Intermunicipal

Amb la informació de cada un dels municipis que es recull en els annexes, analitzarem cada un dels municipis de la comarca per tal de definir quina funció realitza cada un d'ells, fet que ens permetrà una major caracterització de la comarca. Els municipis tenen una funció residencial si tenen més POR

(població ocupada resident) que LLTL (llocs de treball localitzats). Per contra són considerats municipis atractors d'ocupació si el nombre de LLTL és més elevat que el de POR, ja que són municipis on la gent s'hi desplaça per treballar però no hi viu, que se sol donar en casos de municipis amb polígons o empreses grans amb places cobertes per gent que resideix a altres llocs. Finalment hi ha casos de relació equilibrada amb un nombre molt semblant de POR i LLTL.. La comarca de La Selva, és una comarca amb una tendència a incrementar la seva funció residencial ja que la relació entre els LLTL i la POR és favorable a aquesta última de 1.035 persones el 1991 i de 1.322 el 1996.

**Taula 5**  
Funció Municipal 1991-1996

1991			1996		
Residencial	Equilibri	Atractors	Residencial	Equilibri	Atractors
Amer	Caldes de M.	Arbúcies	Amer	Sils	Arbúcies
Anglès	Hostalric	Fogars	Anglès	Tossa de Mar	Fogars
Blanes	Riells i Viabrea	Lloret de Mar	Blanes		Lloret de Mar
Breda	St. Feliu de B.	Massanes	Breda		Massanes
Brunyola	Sils	Maçanet	Brunyola		Maçanet
La Cellera	Tossa de Mar	Riudarenes	Caldes de M.		Riudarenes
Osor		Riudellots	La Cellera		Riudellots
St. Hilari		St. Julià de Llor	Hostalric		St. Feliu de B.
Sta. Coloma			Osor		St. Julià de Llor
Susqueda			Riells i Viabrea		
Vidreres			St. Hilari		
Vilobí d'Onyar			Sta. Coloma		
			Susqueda		
			Vidreres		
			Vilobí d'Onyar		

Font: Elaboració pròpia

### 1.1.3 Anàlisi de les Àrees de Cohesió a la Comarca

La metodologia que s'usa posa en relació els paràmetres de POR i LLTL, així, la cohesió es dona a partir de 3 casos: el primer quan el municipi A rep el 15% o més de POR del municipi B. El segon, quan el 15% o més dels LLTL de B són ocupats per habitants de A. El tercer quan ambdós municipis envien i reben el 15% o més, és a dir, cohesió tant per POR com per LLTL. Així, les àrees de cohesió que s'han detectat són les següents.

**Taula 6**  
Dades bàsiques de les àrees de cohesió comarcals 1986 - 1996. Llindar 15%

	1986	1996 (15%)	1996 (20%)
Àrees de Cohesió (nucli comarcal)	5	7	3
Municipis en àrees de cohesió	12	17	10
% de mun. en àrees de cohesió	44,44 %	62,96 %	37,03 %
Població en àrees de cohesió	20.612	82.420	18.524
% de població. en àrees de cohesió	22,59 %	78,62 %	17,67 %

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades anteriors.

#### **1.1.4 Anàlisi de la Centralitat**

El concepte de centralitat s'estableix a partir de l'anàlisi del primer flux (el que correspon a un percentatge més gran) de la Població Ocupada Resident (POR) d'un municipi que va a treballar a un altre municipi.

Fent una valoració dels resultats, el primer que s'observa és una disminució de les àrees de centralitat que passen de 13 el 1991 a 12 el 1996, desapareixen 2 centres d'atracció (Sant Gregori i Riudarenes), i se'n crea un de nou (Tordera). La reducció de centres ens permet deduir que la mobilitat per motius de treball tendeix a concentrar-se, i més tenint en compte que aquest fet es dona en un context d'augment important de la mobilitat. Concretament, en valors absoluts, l'atracció de primer flux de mobilitat ha passat de 4.196 el 1991 a 4.518 el 1996 (un 7,67%).

Dels nuclis atractors destaquen: Girona, 12 al 1996, que representa més del 30% del total de 1r flux tenint en compte que no forma part de la comarca, mentre que la resta atrauen menys de 3 municipis cadascun. Així aquestes àrees mantenen una estructura molt lligada encara a relacions de veï natge, com són els casos de Blanes-Lloret, Lloret-Tossa, Arbúcies-St.Hilari, Maçanet-Vidreeres, Massanes-Hostalric,... mentre Girona es consolida com a principal centre atractor de les comarques gironines, que inclou una gran part de la Selva interior, i la Selva marítima continua sense tenir un centre aglutinador principal.

## **1.2 Oferta de transport col·lectiu i parc comarcal de vehicles privats**

### **1.2.1 Xarxa ferroviària:**

A la Selva hi arriben dues línies de ferrocarril, l'una és la de Barcelona a Portbou per Granollers i l'altra de Barcelona a Portbou per Mataró. Ambdues conflueixen a l'estació de Maçanet-Massanes, per continuar cap a Girona-França. La primera línia té estacions a Breda, Hostalric, Maçanet-Massanes, Sils, Caldes de Malavella i Riudellots, i la segona a Blanes i Maçanet-Massanes.

L'estació de Maçanet doncs, té la funció d'enllaç entre línies i és on podem diferenciar els trens entre els de Rodalies (que tan passen per Granollers com per Mataró), que tenen com a darrer destí aquesta estació, i els regionals (que passen per Granollers), que continuen el seu recorregut en direcció Girona. Aquest fet provoca que hi hagi una major connexió amb els municipis de comarques barcelonines que no pas cap a la ciutat de Girona.

Amb tot, cal valorar positivament el nombre d'estacions que hi ha a la comarca, que són un total de 6, ja que aquesta de forma de desplaçament actua d'articulació de la mobilitat tan per a distàncies curtes, com per distàncies més llargues, fet que, davant la nova dinàmica de centralització tan laboral com residencial que provoca un augment de la necessitat de desplaçaments diaris, permet a un gran nombre de ciutadans de la comarca disposar d'aquest servei. Amb tot, cal remarcar les dificultats dels municipis que es troben a distàncies molt pròximes per poder-se desplaçar fins a l'estació mitjançant transport públic.

Així mateix, la presència de cada una d'aquestes estacions delimita noves àrees d'influència directa en alguns casos més que d'altres com per exemple Riudellots que ha quedat relegada a un segon terme al trobar-se enmig de dues estacions importants com la de Girona i Caldes de Malavella. Aquesta darrera realitza alhora una funció estratègica ja que a part d'abraçar un gran nombre de

municipis dins el seu àmbit, te també una situació estratègica ja que dóna accés a diferents punts de la Costa Brava (St. Feliu de Guíxols, Platja d'Aro, Palamós,...), a l'Aeroport, així com al corredor de comunicacions que formen la N-II, l'E-15 i la C-25.

Amb tot cal destacar l'estat d'abandó que presenten moltes de les estacions de ferrocarril per part de l'empresa que executa el servei, fet que ha provocat la queixa tant d'usuaris com dels ens locals.

### **El Tren d'Alta Velocitat**

Una actuació important que es defineix com a important per al conjunt del país al Pla Territorial General, és la construcció de la línia del TAV. Aquest projecte però no crea estructura ni equilibri territorial, ja que la seva funció principal és la de connectar les capitals més importants, com Barcelona i subsidiàriament Lleida i Girona, amb altres ciutats de rang similar d'Europa. L'expectativa del TAV de connectar el territori amb l'exterior, fa que s'hagi de replantejar la necessitat de potenciar l'ús de l'aeroport Girona-Costa Brava, complementant l'aeroport del Prat.

Així, el TAV, al seu pas per la comarca de Selva, a part de la gran ocupació de sòl que provocarà fragmenta els ecosistemes i crea barreres en el territori, incompatible amb un model equilibrat i descentralitzat del territori que si que aporta el ferrocarril convencional.

## **1.2.2 Transport de viatgers per carretera**

### **Línies d'autobusos**

Algunes experiències d'oferir més serveis com el servei Arbúcies-Tordera-Blanes i servei Arbúcies-costa gironina, no van obtenir bons resultats i es van retirar els serveis, tot i que no s'ha contrastat l'adequació a les necessitats reals o les possibilitats de potenciar amb més intensitat l'ús del transport públic.

Una de les altres experiències que sí ha tingut més bon resultats ha estat la del bus de la festa, que ofereix un servei de transport per a joves per anar a les Festes Majors de la comarca (St. Hilari, Caldes de Malavella, Amer, Anglès, Vilobí d'Onyar, Sta. Coloma de Farners i Sils), amb un notable èxit d'assistència. En l'actualitat trobem terminal d'autobusos a tan sols 4 municipis de la comarca: Sta. Coloma de Farners, Blanes, Lloret de Mar i Tossa de Mar.

El percentatge de desplaçaments en transport públic per comarques, s'ha estudiat amb dades de 1996 i el resultats han estat els següents:

Fins el 10%: (12 comarques), A. Camp, A. Urgell, B. Ebre, Conca de Barberà Garrotxa, Montsià Pla d'Urgell, Pla de l'Estany, Segarra, **La Selva** i Solsonès.

Entre el 10 i el 15%: (19 comarques), A. Empordà A. Penedès, A. Ribagorça, Anoia, Bages, B. Camp, Ripollès, Terra Alta, Urgell i Vallès Oriental.

Entre el 15 i el 20%: (8 comarques) B. Penedès, Cerdanya, Garraf, P. Sobirà Segrià Tarragonès, Vall d'Aran i Vallès Occidental.

Entre el 20 i el 35%: (1 comarca), Baix Llobregat.

Més del 35%: (1 comarca), Barcelonès.

### **Grau de cobertura del servei.**

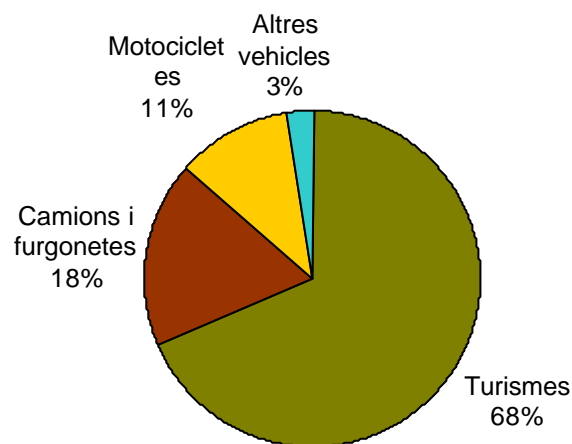
El grau de cobertura del servei, tot hi haver-se dissenyat el Pla de Servei de Transport de Viatgers a la Comarca de la Selva (1993), és actualment deficient, perquè en l'apartat anterior hem pogut comprovar que hi ha una mancança de línies intracomarcals en consonància amb el grau d'autosuficiència laboral que es demostra a la mateixa comarca. Així, seria necessari conèixer quines són de nou les necessitats actuals dels usuaris d'aquest tipus de transport per tal d'actualitzar de nou el servei de línies regulars que donen servei a la comarca, fet que es podria estudiar des del punt de vista de les àrees de centralitat i de cohesió, definides anteriorment.

### **1.2.3 L'Aeroport Girona - Costa Brava**

L'Aeroport es troba ubicat al terme de Vilobí d'Onyar, i és d'abast provincial. Disposa d'una bona situació geogràfica, ja que connecta directament amb la xarxa viària per la A-7, la N-II i l'Eix Transversal. La seva rellevància està en el fenomen turístic, com així ho demostra el seu grau d'ús en funció de l'estació. Així, la funció de l'aeroport ha estat, des de la seva obertura, la d'absorbir el trànsit de caràcter eminentment turístic, de passatgers en vols xàrter, amb activitat punta al juliol i l'agost, i amb escassa per no dir nul·la importància del trànsit interior de passatgers i del de mercaderies.

### **1.2.4 Transport individual o privat. Caracterització del parc de vehicles comarcal.**

**Figura 5**  
Parc mòbil de la comarca segons tipus de vehicles. 1999



Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

### **1.2.5 Anàlisi de costos: transport públic vers transport privat**

Existeixen diferents estudis, sobretot de l'àrea metropolitana de Barcelona on la densitat de trànsit és més important, on s'ha comparat el cost de viatjar amb transport públic o fer-ho amb transport privat, és a dir, individual.

Les dades que se n'extreuen són força concloents alhora que exhaustius en el càlcul perquè s'hi avaluen tots els paràmetres possibles com: temps, amortització del vehicle, contaminació, pneumàtics, assegurances, combustible, manteniment, accidentalitat,... així, s'ha arribat a determinar

que moure's en cotxe és un 73 % més car que fer-ho en transport públic, repetim a la regió metropolitana de Barcelona.

En el cas del transport públic, és el factor temps el que representa el cost més elevat del viatge, per tant, hem de considerar que a la comarca, on hi ha un dèficit molt important de cobertura de desplaçaments amb transport públic, encara seria més accentuada la aportació d'aquest factor. Aquest dèficit es manifesta en el conjunt de les comarques gironines i per tant, és també la explicació més lògica, junt amb l'augment de la mobilitat laboral, d'aquests índexs tan elevats de vehicles per cada mil habitants.

### **1.3 Conseqüències ambientals i territorials de la mobilitat i zonificació ambiental del comarca**

La Comarca de la Selva, durant els anys d'expansió econòmica, es va veure afavorida econòmicament en molts aspectes, si bé la manca de planificació territorial i el creixement desordenat l'han perjudicat tan pel que fa a la cohesió comarcal. físicament parlant, com a les relacions socials i econòmiques dels municipis que la conformen.

Podem començar amb la constatació d'un greuge comparatiu de la zona d'interior pel que fa a la xarxa de comunicacions, tot i que en part s'ha vist alleujat per la construcció de l'Eix Transversal encara que la seva funció principal és la connexió transversal del territori. Aquesta discriminació ve provocada en gran part pel pas de dues grans vies de comunicació que, al estar situada la comarca en una zona de pas gairebé obligatori per les seves característiques i ubicació, tot i ser unes infraestructures que comuniquen bàsicament el país amb l'exterior, han fragmentat la comarca i alhora el seu teixit social, ja que han contribuït poc a la seva total articulació, ja que tan sols la costa selvatana s'ha vist afavorida per aquest fet i alhora, gràcies a la seva vocació eminentment turística. Aquesta xarxa "externa" (N-II, C-25 i E-17) doncs no es pot considerar una via de reequilibri de la comarca ja que aquest s'hauria de donar a partir d'una major interrelació entre els municipis i el mateix ens comarcal.

Pel que fa a l'augment de mobilitat, aquesta es deu al nou marc de la globalització que provoca un nou tipus d'organització amb una relocalització de l'activitat econòmica més centralitzada, vers la residència que ocupa uns altres espais. Aquest fet provoca un augment constant de la mobilitat de la població fent que es desbordin els límits territorials. Alhora, es manifesta una creixent individualització de l'ús dels mitjans de transport amb tot el que això comporta: augment del consum d'energia, de contaminació, d'ús del sòl,... unes conseqüències que van en contra d'un model de creixement sostenible tant a curt com a llarg termini.

Aquesta descentralització i relocalització de la població comporta un canvi d'hàbits en la població (de consum, de lleure,...) així, aquesta especialització i fragmentació dels espais funcionals comporta un important augment de la mobilitat de la població, tot creant els nous àmbits dins els quals es podria definir la ciutat real.

Si bé, la mobilitat obligada per motius d'estudi i treball, sobretot aquestes, ens dona dades prou significatives per delimitar quins són els nous espais funcionals, no hem d'oblidar la mobilitat per motius d'oci i lleure, que tot i que no es recullen estadísticament, cada vegada passaran a tenir un pes més rellevants alhora de definir els nous límits de la ciutat "real", i més tenint en compte que estem estudiant una comarca de marcat caràcter turístic.

Aquesta tendència creixent de la mobilitat provoca la redefinició de les necessitat infraestructurals i unes conseqüències diferents pel territori i el medi ambient. Aquest fet caldrà afrontar-lo amb una visió estratègica que ens permeti potenciar les oportunitats i neutralitzar les conseqüències negatives. Així, les inversions amb infraestructures de transport hauran de donar solució a les noves realitats socials i econòmiques que vagin apareixent, sense oblidar però la construcció d'un teixit social i entre els diferents municipis com a base de la sostenibilitat ja que és en aquest àmbit on s'han de definir la majoria de polítiques de creixement urbà polígons industrials, incorporació d'energies renovables,... i que sense el sentit de la solidaritat, es poden veure abocades al fracàs. Aquesta voluntat de cooperació s'haurà de manifestar en un marc supramunicipal com el que representen les Mancomunitats, els Consells Comarcals,... junt amb la participació activa com a base d'un plantejament que té per objectiu l'optimització dels recursos presents al territori, sense defugir de la responsabilitat que pertoca a cadascú de nosaltres.