

### 3.3. Indicadors d'estils de vida

Índex de motorització	
Àmbit	Temàtica
Estils de vida	Activitat física i qualitat de l'aire
Definició de l'indicador	
Nombre de turismes per cada 1.000 habitants	
Metodologia de càlcul (si s'escau)	
Es tracta d'un indicador d'obtenció directa	
Font	URL
<ul style="list-style-type: none"> <li>Institut d'Estadística de Catalunya en base a dades de l'Institut Català per al Desenvolupament del Transport. Consulta a partir del portal HERMES, Informació Estadística Local de la Diputació de Barcelona</li> </ul>	<a href="https://www.diba.cat/hg2/presentacio.asp?prid=872">https://www.diba.cat/hg2/presentacio.asp?prid=872</a>
Format	Unitats
Visualització web i descàrrega en format full de càlcul (XLS)	Turismes/1.000 habitants
Dades primàries de l'indicador	Temporalitat de les dades
<ul style="list-style-type: none"> <li>Turismes (nombre)</li> <li>Població (habitants)</li> </ul>	Annual
Valor/s de referència	Institució o organisme que determina el valor
<ul style="list-style-type: none"> <li>No existeix un valor límit. La mitjana de la província de Barcelona = 441,52 turismes/1.000 habitants</li> </ul>	
Utilitat i interpretació de l'indicador	
<p>Es tracta d'un indicador que permet, de manera indirecta, observar canvis en els patrons de mobilitat del municipi, en el sentit d'un viratge cap a modes més sostenibles o cap a un ús més racional del vehicle privat motoritzat, sempre i quan se n'analitzi l'evolució (la qual es pot consultar amb la font de dades indicada).</p> <p>Cal tenir en compte que el patró de mobilitat imperant, amb un protagonisme important del vehicle privat, té associades nombroses externalitats que tenen a veure amb la salut humana (empitjorament de la qualitat de l'aire, contribució al canvi climàtic, accidentalitat, ocupació d'espai públic, mobilitat sedentària...).</p> <p>En municipis en què es desincentivi l'ús del vehicle privat motoritzat (regulació d'aparcament, restriccions de circulació en determinades zones...) i, per contra, es facilitin i s'afavoreixin els desplaçaments en modes més sostenibles (especialment els modes no motoritzats, com anar a peu o en bicicleta, però també el transport públic col·lectiu), pot reduir-se, indirectament, la necessitat de tinença de vehicle privat motoritzat, tenint en compte l'evolució dels sistemes de cotxe compartit o cotxe multiusuari i, en general, de l'anomenada mobilitat a demanda.</p>	
Comentaris o limitacions de l'indicador	
<p>L'índex de motorització no reflecteix, necessàriament, el patró de mobilitat, ja que no és un indicador d'ús sinó de tinença. Aquest indicador s'ha seleccionat com a alternativa amb dades disponibles, tenint en compte que l'indicador òptim seria el repartiment modal i, més concretament, la quota modal en modes no motoritzats (anar a peu i en bicicleta). Els modes de desplaçament no motoritzats permeten una mobilitat activa i, per tant, constitueixen una forma d'activitat física.</p> <p>D'altra banda, la DGT disposa de dades del parc de vehicles per municipis que permeten comprovar el nombre de vehicles de cada categoria (ciclomotors, turismes, camions, etc.) i l'antiguitat d'aquests, la qual cosa permet relacionar-ho amb el nivell de renda del municipi i amb la qualitat de l'aire.</p>	