

El nivell de renda dels barris influeix en la reducció de la mobilitat en transport públic durant la pandèmia de la Covid-19



- **La primera setmana de l'estat d'alarma, la reducció de la mobilitat en transport públic als barris benestants (90,9%) va ser un 14% més elevada que la de les zones vulnerables (76,9%)**
- **Coincidint amb la suspensió de totes les activitats laborals no estratègiques, la diferència es va escurçar a la meitat, el que indica la importància de la mobilitat laboral obligada en les zones menys benestants**

La incidència de la Covid-19 sobre la mobilitat de la població ha incidit de forma diferent dins del propi territori de Barcelona i l'Àrea Metropolitana, en funció del poder adquisitiu de cada zona de la ciutat i el seu entorn. Aquesta és la principal conclusió de l'estudi sobre la relació entre la mobilitat en transport públic col·lectiu en mode ferroviari de les persones i els condicionants territorials en l'impacte social de la pandèmia, que l'Autoritat del Transport Metropolità ha dut a terme conjuntament amb el Grup d'Estudis sobre Energia, Territori i Societat de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Des de l'inici de l'estat d'alarma, la reducció de la mobilitat en transport pública s'ha accentuat molt més en barris amb rendes familiars més altes, mentre que aquells districtes menys benestants no han reduït tant la seva mobilitat en transport públic.

El resultat de l'anàlisi "confirma l'existència d'una estreta relació entre la reducció de la mobilitat i nivell de renda del territori", expliquen els responsables de l'estudi, atès que, en termes generals, "la major reducció de la mobilitat es produeix en aquells territoris on el nivell adquisitiu de la població és més elevat". Durant l'inici del confinament, aquesta diferència va arribar a ser de 14 punts percentuals, entre la reducció del 90,9% que havien experimentat les seccions més benestants de l'AMB, per la reducció de només el 76,9% de les zones més vulnerables.

L'estudi ha tingut en compte les tres primeres setmanes de la quarantena, és a dir, fins al 3 d'abril, els nivells de mobilitat de les quals s'han comparat amb les dades dels dos primers mesos de 2020, gener i febrer, en situació de normalitat prèvia a la pandèmia. La diferència entre seccions benestants i vulnerables va ser més pronunciada al principi, va anar equiparant-se progressivament amb el pas dels dies, i va escurçar-se fins als 8 punts de diferència la tercera setmana de confinament, coincidint amb la suspensió de totes les activitats laborals no estratègiques. Aquesta evolució, doncs, conclou el document, "pot indicar la importància de la mobilitat laboral obligada en aquestes seccions censals".

En el cas de l'àmbit metropolità es distingeix clarament com el manteniment de nivells relativament més elevats de mobilitat es produeix en els eixos del Besòs (municipis de Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Badalona i nord de Barcelona), així com a l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat, on la presència de seccions censals vulnerables és més accentuada. Contràriament, és molt pronunciada la disminució de la mobilitat en la resta de municipis i bona part de les seccions censals més benestants.

En el cas de la ciutat de Barcelona, la distribució espacial de la mobilitat també confirma aquests extrems. La disminució de la mobilitat és força menys reduïda en els districtes de renda més baixa (Nou Barris, Sant Andreu, Horta-Guinardó, Sants Montjuïc) que en els de renda més alta (Sarrià-Sant Gervasi, Les Corts, Sant Martí). L'Eixample manté una mobilitat relativament elevada, probablement per les validacions de retorn de persones que s'hi desplacen des d'altres barris de la ciutat. Vallvidrera, amb renda alta i disminució de la mobilitat relativament reduïda, constitueix una excepció possiblement atribuïble a les característiques del seu emplaçament.

L'estudi s'ha dut a terme a partir de les validacions d'accés al sistema ferroviari del conjunt d'estacions que formen part del Sistema Tarifari Integrat (xarxa d'estacions de Metro TMB, xarxa d'estacions de Rodalies, xarxa d'estacions de FGC i xarxa d'estacions de TRAM), i de la renda familiar disponible del conjunt de l'àmbit metropolità a partir de la classificació de les seccions censals construïda en la recerca Barris i crisi (Blanco & Nel·lo, 2018). [Pots consultar l'estudi complet al web de l'ATM.](#)

7 de maig de 2020