
RELACIÓ ENTRE MOBILITAT¹ I RENDA EN EL CONTEXT DEL COVID19

L'Autoritat del Transport Metropolità conjuntament amb el Grup d'Estudis sobre Energia, Territori i Societat de la Universitat Autònoma de Barcelona ha portat a terme un estudi on s'analitza 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. L'objectiu principal de l'estudi és valorar si les condicions de vida i de renda són factors determinants a l'hora de quantificar el nombre i l'origen dels desplaçaments.

A partir de l'anàlisi dels antecedents en la mobilitat de les persones en transport públic col·lectiu en mode ferroviari i l'estat actual de confinament de la població per culpa de la pandèmia provocada pel COVID19 l'objectiu d'aquesta recerca pretén establir la relació entre la incidència dels contagis en els diversos grups socials i els seus patrons de mobilitat per tal de valorar si aquesta presenta diferències notables segons les condicions de vida i la renda de la població.

D'aquesta manera, la hipòtesi general de partida estableix que l'efecte de la pandèmia COVID19 és major en els grups socials més desfavorits i aquests, es veuen obligats a mantenir uns fluxos de mobilitat obligada més elevats.

Des de la perspectiva de les condicions i l'espai de vida de la població, es pot afirmar que la més alta densitat de població dels barris vulnerables, la grandària més reduïda dels habitatges, així com la presència de patologies prèvies vinculades a la renda i les condicions de vida, són factors determinants a l'hora d'analitzar l'impacte de la pandèmia. Conjuntament amb aquests factors previs, la menor capacitat de les persones pertanyents a aquests grups socials a reduir la seva mobilitat és un factor clau que ajuda a explicar la dispersió de la pandèmia al llarg del territori. La menor habilitat dels grups socials vulnerables a reduir la seva mobilitat pot deure's al fet que els sectors benestants tenen més flexibilitat i més recursos davant de les dificultats laborals i sovint treballen en sectors on més fàcilment es poden adaptar al teletreball. En canvi, els grups més desfavorits, ocupats més majoritàriament en els serveis bàsics i feines poc qualificades, en situacions laborals més precàries, amb menys estalvis disponibles i una menor quota de vehicle privat, han de continuar desplaçant-se en transport públic amb major intensitat.

A nivell metodològic, les dades emprades per tal de correlacionar mobilitat i renda han estat:

- 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 RENFE Rodalies, xarxa d'estacions de FGC i xarxa d'estacions de TRAM Baix i TRAM Besòs).
- 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). Aquesta classificació agrupa les seccions censals en tres categories –benestants, intermèdies i vulnerables- a partir de quatre variables estretament relacionades amb la renda (percentatge d'atur, percentatge de població estrangera, valor cadastral mitjà i superfície mitjana de l'habitatge).

¹ Mobilitat en Transport Públic Col·lectiu en mode ferroviari

- Renda familiar disponible per a l'àmbit específic de la ciutat de Barcelona a partir de l'estimació de la renda als barris de Barcelona elaborada per l'Ajuntament de Barcelona.

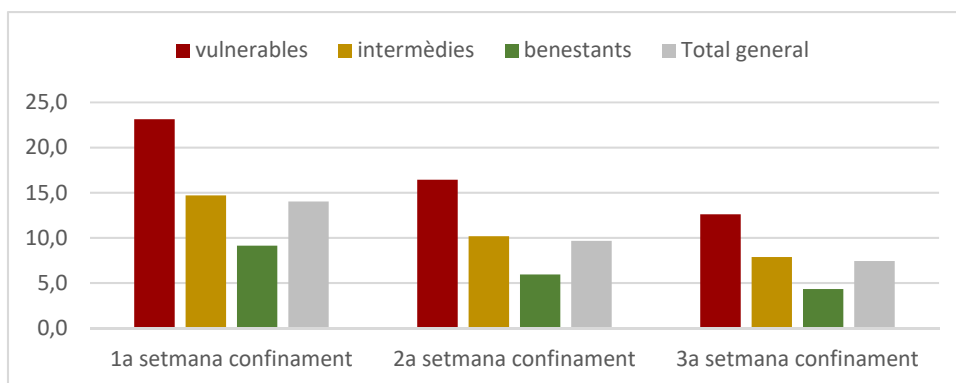
A nivell temporal, l'abast de les dades inclou la situació anterior al confinament (conjunt de dies laborables de dilluns a divendres del mes de gener i febrer de 2020), la primera setmana de confinament (del 16 al 20 de març de 2020), la segona setmana de confinament (del 23 al 27 de març de 2020) i la tercera setmana de confinament (del 30 de març 2020 al 3 d'abril de 2020).

I, pel que fa a l'abast territorial, l'anàlisi inclou dos àmbits de treball: els 36 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona (zona 1 del STI incloent-hi Barcelona) i el municipi de Barcelona.

Resultats

L'anàlisi obtingut permet confirmar l'existència d'una estreta relació entre la reducció de la mobilitat i nivell de renda del territori en l'àmbit metropolità de Barcelona així com en la ciutat de Barcelona. En termes generals la major reducció de la mobilitat es produeix en aquells territoris on el nivell adquisitiu de la població és més elevat, i a la inversa, en els territoris on el nivell adquisitiu de la població és més reduït la reducció de la mobilitat resulta inferior.

% mitjà de validacions en dies laborables d'ençà la declaració d'estat d'alarma respecte la mitjana de validacions dels dies laborables dels mesos de gener i febrer 2020 segons vulnerabilitat de les seccions censals, AMB.



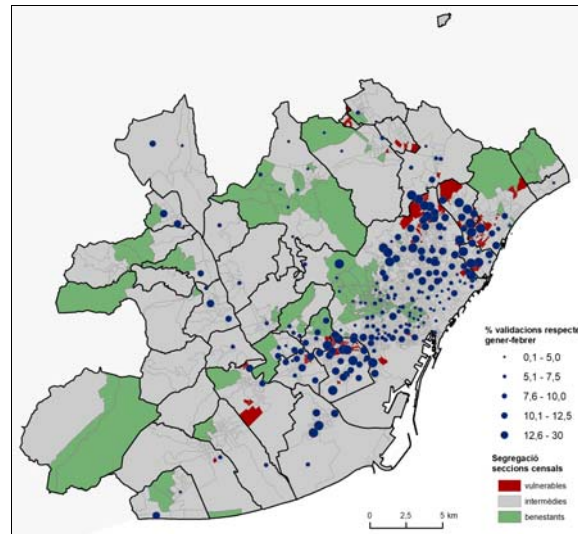
Font: GURB-UAB a partir de dades de l'Autoritat del Transport Metropolità i Barris i crisi.

En el conjunt de l'AMB, les validacions mitjanes en les seccions censals benestants no només s'han reduït de manera més radical sinó també més ràpida que en la resta. Tal i com es pot veure, les seccions benestants de l'AMB ja havien reduït la mobilitat en un 90,9% durant la primera setmana de confinament. En canvi, la mobilitat en les seccions censals vulnerables s'havia reduït només un 76,9%, amb catorze punts percentuals de diferència. De llavors ençà, la mobilitat en les seccions vulnerables s'ha mantingut destacadament més elevada. El fet que la diferència entre ambdues s'hagi escurçat fins els 8 percentuals a partir de la tercera setmana de confinament, coincidint amb la suspensió de totes les activitats laborals no estratègiques, pot indicar la importància de la mobilitat laboral obligada en aquestes seccions censals. A la ciutat de Barcelona, a partir de la Renda Familiar Disponible, també es confirma aquesta tendència.

La distribució espacial de la reducció de la mobilitat en relació a la segregació i la renda en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona i la ciutat de Barcelona pot veure's en els següents mapes. 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 del Besòs, Badalona i nord de Barcelona), així com a l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat, tot coincidint amb la presència de seccions

censals vulnerables. Per contra, és molt pronunciada la disminució de la mobilitat en la resta de municipis i bona part de les seccions censals més benestants.

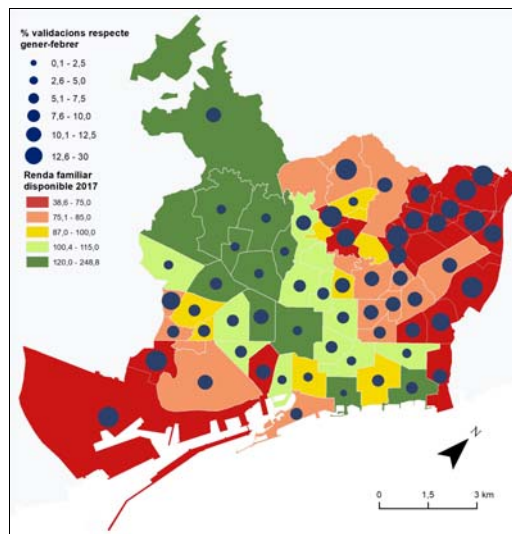
% de validacions de títols de transport en la tercera setmana de confinament respecte la mitjana dels mesos gener-febrer 2020. AMB, per vulnerabilitat de seccions censals.



Font: GURB-UAB a partir de dades de l'Autoritat del Transport Metropolità i Barris i crisi.

En el cas de la ciutat de Barcelona la distribució espacial de la mobilitat 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.

% de validacions de títols de transport en la tercera setmana de confinament respecte la mitjana dels mesos gener-febrer 2020. Barris de Barcelona, per Renda Familiar Disponible Bruta.



Font. GURB-UAB a partir de dades de l'Autoritat del Transport Metropolità i Barris i crisi.

Barcelona, 23 d'abril 2020