



MOBILITAT I COVID-19

Algunes reflexions

Aquestes últimes setmanes, la mobilitat com a acció que reflecteix les nostres activitats, ha captat molts debats en el focus mediàtic. La declaració de l'estat d'alarma ha suposat una restricció en els desplaçaments sense precedents i ha impactat de manera dràstica en el volum i característiques d'aquests.

En aquest context, a més de debats sobre escenaris futurs de mobilitat, han aparegut noves recerques, noves dades de tractament i d'anàlisi de la mobilitat i articles entorn del transport i la mobilitat que ens plantegen fer unes primeres reflexions des de l'IERMB.

“NOVES” FONTS D'INFORMACIÓ DE MOBILITAT I EL VALOR DE LES ENQUESTES

Durant aquests mesos, algunes administracions i grans empreses han publicat noves dades que permeten visualitzar els fluxos de mobilitat i l'ús del territori -abans i després de la pandèmia- a partir del que es coneix com a big data. A més d'observar l'impacte recent en els hàbits de mobilitat de la població, obren la porta a disposar d'informació actualitzable periòdicament sobre els fluxos territorials de mobilitat, la qual mantindrà de ben segur el ja existent interès en el desenvolupament de noves recerques i, també, com a eines de suport a la planificació i gestió de la mobilitat. En aquest sentit, serà rellevant que aquelles institucions que han ofert aquesta informació la continuïn facilitant més enllà del període COVID-19, ja que n'ha quedat palesa la seva gran utilitat en estudis i polítiques de planificació i gestió de la mobilitat.

No obstant això, des de l'IERMB volem posar l'accent en la necessitat que la mobilitat tingui una aproximació a les persones i a les seves necessitats socials. Sabem que la perspectiva tradicional de la mobilitat ha obviat aquesta dimensió i que aquestes noves fonts d'informació a data d'avui no contemplen una mirada a la diversitat humana. Si bé les enquestes de mobilitat no permeten graficar fluxos de mobilitat que cobreixin la complexitat i diversitat que tenim en la mateixa escala que sí fan algunes d'aquestes fonts d'informació de big data, sí que permeten conèixer patrons o percepcions envers la mobilitat en funció del perfil sociodemogràfic de les persones que els realitzen (com el sexe, l'edat, el nivell de renda, el grau de discapacitat o el nivell d'estudis). I aquí és on recau gran part de la seva utilitat per articular polítiques adreçades a atendre necessitats de la ciutadania, atenent a aquesta diversitat.

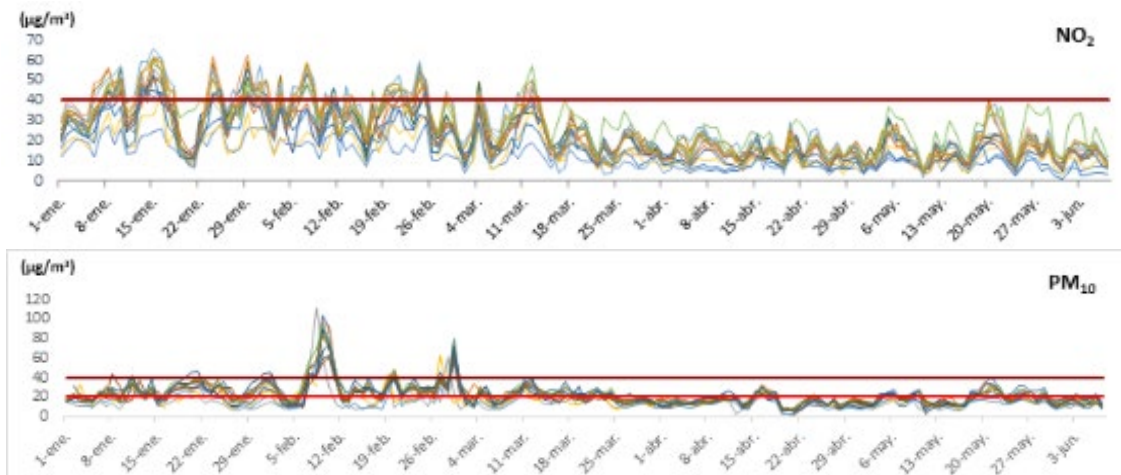


EL TRÀNSIT MOTORITZAT: SÍ ÉS UNA DE LES PRINCIPALS FONTS DE CONTAMINACIÓ DE L'AIRE

La millora espectacular dels nivells de qualitat de l'aire a l'àrea metropolitana durant el confinament derivat de l'estat d'alarma, reafirma com el trànsit rodat circulant és un dels principals causants dels baixos nivells de qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona.

Aquesta crisi sanitària, per tant, ha posat en evidència la importància de reforçar la perspectiva de la salut en la planificació i gestió de la mobilitat i avançar en les mesures ja recollides en els instruments aprovats per les administracions. En aquest context, val a dir, que diversos estudis¹ han constatat com les zones amb condicions pre-existents de baixa qualitat de l'aire, amb major incidència de malalties associades i persones de risc, el COVID-19 provoca una major mortalitat. Les ciutats que impulsin els mitjans de transport sostenibles, particularment l'anar a peu i en bicicleta, són les que generaran major benestar a la ciutadania.

EVOLUCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ DE NO₂ I PM₁₀ A L'ÀREA METROPOLITANA. FONT: DTES



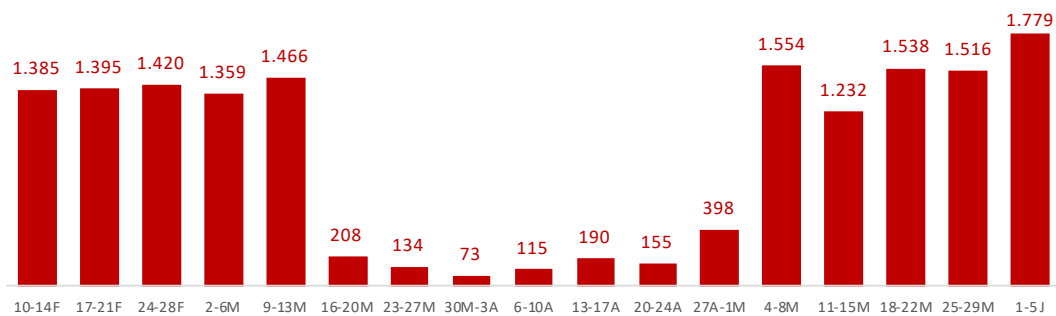
¹A national study on long-term exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States, Harvard University

Caldria visualitzar encara més que els efectes del trànsit en la salut pública són molt negatius, tal com ho és aquesta pandèmia. Actuar-hi en aquest sentit és, per tant, ineludible.

S'OBRE UN NOU ESCENARI D'IMPULS A LA BICICLETA

Durant la crisi estem veient com moltes ciutats del món -també del nostre entorn més proper- estan impulsant la bicicleta, ja que és un mitjà sostenible que facilita el distanciament físic. És, doncs, el principal mitjà que surt reforçat d'aquesta crisi i són moltes les persones que han vist altres avantatges en el seu ús quotidià. Quan l'ús del transport públic encara està al 30 % de la demanda de referència del 2019 (Font ATM, 11 de juny 2020), i el trànsit a les principals vies metropolitanes se situa ja al 70 % (FontSCT i Ajuntament de Barcelona), la bicicleta fins i tot ha superat els valors anteriors a la pandèmia.

IMD EN DIA LABORABLE A L'ESTACIÓ D'AFORAMENT BICIVIA 7 (AVINGUDA DIAGONAL). FONT: AMB



Cal aprofitar aquest auge de l'ús de la bicicleta perquè totes aquelles mesures tàctiques que s'hagin impulsat durant l'estat d'emergència per millorar el seu ús esdevinguin permanents i s'aconsegueixi consolidar aquest mitjà en els desplaçaments quotidians, particularment a la feina. Aquells territoris on l'avanç en l'ús de la bicicleta és encara testimonial hauran de fer una reflexió en profunditat per incloure-la en la seva vida quotidiana com a mitjà de transport.



MOBILITAT I COVID-19

Algunes reflexions

EL TRANSPORT PÚBLIC NO POT ÉSSER ESTIGMATITZAT: ÉS GARANT D'EQUITAT I COHESIÓ SOCIAL

El transport públic és i continua essent el principal element de debat per part del sector de la mobilitat durant aquesta crisi. A banda de les conseqüències econòmiques i financeres que l'estat d'alarma i el confinament han ocasionat en el sistema, el distanciament físic establert inicialment per evitar els contagis està mostrant un escenari en el que els viatgers en transport públic no es recuperen amb igual rapidesa que ho fa el transport privat motoritzat. Aquesta situació pot ser una amenaça real pel que fa al compliment de la legislació vigent en matèria de qualitat de l'aire i dels acords en relació al canvi climàtic.

Cal pensar primerament en impulsar eines comunicatives que expliquin a la ciutadania quins esforços s'estan realitzant per a garantir les mesures sanitàries preses i aquelles previstes a futur i, particularment, les evidències científiques que puguin recolzar que la xarxa de transport públic pot ser un entorn igual de segur que d'altres. Fer fiable de nou el sistema és clau.

Així mateix, i derivat dels intensos debats que s'han donat des de l'àmbit de la mobilitat, des de l'IERMB hem trobat a faltar enfocaments en els que es plantegi la perspectiva més que previsible de creixement de la desigualtat social i econòmica. En aquest sentit, cal no oblidar que el transport públic és garant d'equitat entre la població i que, per aquesta raó, se n'ha de mantenir el seu impuls.

Durant la passada crisi, el transport públic fou molt més resilient que el vehicle privat. Per això, cal plantejar escenaris en els quals la vulnerabilitat de la població pugui esdevenir un topall per a la dràstica reducció dels viatgers en transport públic en el curt termini. Des de l'IERMB s'han realitzat diversos estudis que fan referència al major ús del transport públic en entorns amb menor nivell de renda, com així també ha recollit l'ATM-UAB amb dades del confinament. Cal pensar que l'accés al vehicle privat no és homogeni entre la ciutadania, particularment d'aquella amb menor renda, però també que les característiques dels llocs de treball de la població més vulnerable, estan lligades a tasques que requereixen major presència per al seu desenvolupament.





MOBILITAT I COVID-19

Algunes reflexions

Aquesta nova gestió de la crisi econòmica, a banda de no recaure en els errors del passat (austericidi), hauria de plantejar escenaris que enforteixin el transport públic ja que és i ha de continuar sent la columna vertebral del sistema de mobilitat de la nostra metròpoli.

HEM POSAT EN VALOR EL NOSTRE BARRI, EL NOSTRE ENTORN

Durant el període més estricte del confinament de la població, s'han donat intensos debats en relació a les condicions de l'habitatge a la metròpoli. És a dir, sobre com les condicions de l'habitatge on vivim impacten de manera desigual en la vivència d'aquest confinament. Més endavant, en la mesura que les activitats permeses s'han anat ampliant, s'ha vist com la població ha fet un ús molt intensiu del barri de residència, amb desplaçaments de proximitat i de menor distància. Moltes persones s'han adonat que les característiques de l'espai públic, la proximitat al comerç quotidià o l'accés al verd, impacten en la nostra qualitat de vida. Aquest escenari obre una oportunitat per a propiciar barris cada vegada més habitables i adaptats a la diversitats i usos de les persones. L'habitabilitat urbana torna a erigir-se com un dels pilars fonamentals per impulsar a les ciutats del futur.

No obstant això, també és cert que s'ha posat en valor la ciutat menys densa, amb major accés al verd i amb edificacions amb obertures i terrats. Cal anar en compte en propiciar una mobilitat residencial cap a entorns de baixa densitat i amb funcions urbanes segregades. Les externalitats de les pautes de mobilitat que genera aquest model residencial són del tot conegudes i àmpliament rebutjades.

Cal obrir el debat sobre com abordar l'habitabilitat urbana i la homogeneïtat entre ciutats, a banda de plantejar a més llarg termini noves centralitats urbanes que estiguin més ben comunicades al sistema transport públic en el conjunt de la regió metropolitana. Des del camp del disseny urbà i el planejament urbanístic calen polítiques innovadores en aquest sentit.

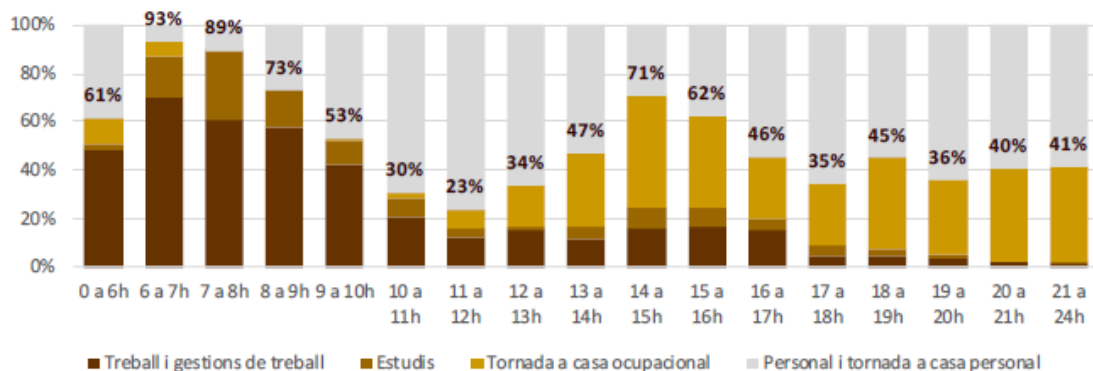
EL POTENCIAL DEL TELETREBALL: PER QUEDAR-S'HI?

La mitigació dels impactes de la mobilitat per feina és una assignatura pendent en les polítiques de mobilitat del nostre entorn. Ara mateix, doncs, sabem que la gestió de la mobilitat a la feina a banda de contribuir en la reducció dels impactes



socioambientals de la mobilitat, pot contribuir a una millor adaptació a l'escenari de pandèmia a través del teletreball o la flexibilització dels horaris de treball.

DESPLAÇAMENTS EN UN DIA LABORABLE, SEGONS FRANJA HORÀRIA I MOTIU. FONT: EMEF18



En aquests mesos, s'ha constatat com el teletreball ja pot ser una realitat, malgrat que fins ara ha estat una pràctica molt poc estesa. En el cas de la província de Barcelona, el teletreball es donava en el 2,2 % de la població activa resident en un dia tipus laborable (Font: EMEF 2019). Després d'aquest període de confinament en el que aquesta pràctica s'ha estès, el percentatge de persones ocupades que podrien mantenir el teletreball part de la seva jornada setmanal augmentaria (segons un estudi del Banc d'Espanya, fins a un 33,5 % de les persones ocupades de Catalunya podrien realitzar teletreball després d'aquest període de confinament).

D'altra banda, tenint en compte que la tornada a la normalitat no s'efectuarà de forma similar per a tots els sectors i activitats, cal plantejar seriosament una flexibilització general de la jornada laboral, particularment per poder realitzar tasques de conciliació familiar entre aquelles famílies que no puguin teletreballar. Aquesta flexibilització horària permetria, d'altra banda, disminuir les hores punta de la mobilitat, ajudant a diluir la demanda de transport públic entre més franges horàries i a optimitzar els serveis d'autobús que discorren encara per vies no segregades del trànsit.

Tanmateix, cal tenir en compte, que aquesta modalitat digital de treball planteja qüestions, anàlisis i recerques específiques que cal anar resolent. Quines han estat les persones que han realitzat teletreball? Quines feines permeten aquesta



MOBILITAT I COVID-19

Algunes reflexions

digitalització? S'afavorirà a noves mobilitats residencials cap a fora del centre de la metròpolis i un increment de la distància dels desplaçaments? Aquesta possible nova mobilitat residencial pot ajudar a redistribuir la població cap a ciutats menys centrals i afavorir un reequilibri territorial i impulsar economies locals?

BINOMI COMERÇ DE PROXIMITAT-COMERÇ ELECTRÒNIC: TOTS DOS TENEN CABUDA

En aquest període de confinament s'han modificat els patrons de compres de la població. Per un costat, han augmentat les compres per comerç electrònic -les empreses de logística i transport han experimentat un creixement del 50% en els enviaments procedents del comerç electrònic, dades similars al Black Friday (Font: Unològica); però també s'ha produït un retorn al comerç de proximitat, als circuits curts de consum, etc. Ambdós patrons de comerç tenen conseqüències en la mobilitat de les persones.

La distribució urbana de les compres online genera un trànsit intern a les ciutats i, en determinats casos, problemes d'ocupació de l'espai. Calen canvis en aquesta logística per evitar entregues fallides i devolucions, és a dir, és necessària una distribució molt més eficient, tant amb els vehicles com amb la relació amb els destinataris finals. Algunes actuacions paral·leles queden recollides també amb la Llei de comerç catalana.

En relació amb les compres en comerços de proximitat, la mobilitat associada es realitza, principalment, amb modes actius i en un entorn proper a la residència. Segons dades del Ministeri d'Agricultura, Pesca i Consum les petites botigues de queviures i supermercats urbans han vist créixer les seves vendes fins a un 40% en el període de confinament. Caldrà veure si aquestes pautes de comerç persisteixen o no. La nova edició de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) 2020, prevista a la tardor, permetrà copsar després d'uns mesos des d'aquesta inesperada situació, si s'han modificat o no aquestes pautes respecte d'anys anteriors.

15 de juny de 2020



ESTUDIS DE MOBILITAT
ENQUESTES DE MOBILITAT



@iermbcn
#Mobilitat