

## 5. La gran aturada. La mobilitat a Catalunya, les Illes Balears i el País Valencià durant a crisi sanitària de la COVID-19

JOSEP VICENT BOIRA  
ORIOI NEL·LO  
JOANA MARIA SEGUÍ  
JOAN CHECA RIUS  
MAURICI RUIZ

### 1. INTRODUCCIÓ: MOBILITAT I PANDEMIA

La mobilitat ha estat un dels aspectes que han conegut canvis més destacats arran de la crisi sanitària i social associada a la pandèmia covid-19. En suposar els desplaçaments de les persones un factor decisiu de risc, els poders públics han imposat restriccions a la mobilitat que han tingut efectes diferenciats segons els territoris i els grups socials. D'altra banda, la disminució de l'activitat econòmica i la davallada radical dels fluxos turístics han comportat alteracions notables en el moviment de mercaderies i de viatgers.

El present capítol té precisament per objectiu estudiar l'evolució de la mobilitat en l'àmbit de Catalunya, les Illes Balears i el País Valencià en el període comprès entre l'inici de la crisi sanitària, el mes de març de 2020, i el primer trimestre de 2021. Es tracta d'un àmbit de 60.363 km<sup>2</sup> on resideixen 14 milions de persones, que compta amb una potent xarxa urbana i que, abans de l'inici de la pandèmia, rebia 40 milions de visitants a l'any (Checa; Nel·lo, 2018). El seu PIB, 386 M€ l'any 2019, representa prop d'una tercera part del PIB espanyol. La incidència de la covid en aquest territori ha suposat, segons dades del mes d'octubre de 2021, un total de més d'1,5 milions de casos i 24.493 morts (Ministerio de Sanidad, 2021).

La incidència de la pandèmia sobre la mobilitat en l'Eix Mediterrani s'analitza a tres nivells d'escala diversos: la mobilitat amb origen i destí a l'àmbit d'estudi, la mobilitat entre Catalunya, les Illes Balears i el País Valencià, i la mobilitat en les

principals àrees urbanes (Barcelona, Palma i València). L'anàlisi se centra sobretot en el transport col·lectiu —mobilitat aèria, ferroviària, marítima i de transport urbà— i parteix de les dades proveïdes pels operadors públics —AENA, ADIF, Ports de l'Estat, autoritats i empreses metropolitanas de transport públic—, així com els instituts d'estadística de l'Estat, Catalunya, les Illes Balears i el País Valencià.

Així, el treball tracta de respondre, entre d'altres, a les preguntes següents: quina és la relació de la disminució de la mobilitat amb la pandèmia? Quina ha estat la incidència de la disminució de la mobilitat en l'àrea d'estudi des d'una perspectiva comparada? Com ha afectat l'evolució de la mobilitat els diversos territoris i els mitjans de transport? En les àrees urbanes, els canvis en la mobilitat han tingut una incidència diferenciada en els diversos grups socials?

Per tal d'acomplir aquests objectius, el capítol s'estructura en la present introducció i els quatre apartats que la segueixen. En primer lloc s'aborden les qüestions relatives al context general i a la relació de l'evolució de la mobilitat amb l'activitat econòmica. A continuació, s'estudien el fluxos de mobilitat exterior, amb origen o destí a l'àmbit de Catalunya, les Illes Balears i el País Valencià. Tot seguit, s'analitza la mobilitat entre els tres territoris, en els diversos mitjans de transport. Finalment, s'explora quina ha estat l'evolució de la mobilitat en les tres principals àrees metropolitanes: Barcelona, Palma i València. El repertori de referències bibliogràfiques figura al final del treball.

## **2. LA IMPORTÀNCIA DE LA MOBILITAT I LA INCIDÈNCIA GLOBAL DE LA PANDÈMIA**

Vivim en una societat extremament mòbil. Els desplaçaments urbans i interurbans, facilitats per la motorització i el desenvolupament de les infraestructures, han anat canviant progressivament la fesomia dels nostres territoris. En les darreres dècades aquesta tendència a l'augment de la mobilitat, de béns, persones i informació ha adquirit magnituds globals. La difusió de la covid-19, encara que amb desigual incidència, acompanyà els moviments. És a dir, els nostres hàbits de mobilitat, que generen un context de «hipermobilitat fluida», han estat en l'origen de la ràpida propagació dels contagis i l'expansió planetària de l'epidèmia (Méndez, 2020 i 2021). El transport aeri, principal mitjà de comunicació dels fluxos turístics, fou un dels grans afectats, però els canvis afecten el conjunt dels mitjans de transport i totes les escales territorials.

Aquests canvis en el marc general qüestionen tendències i comportaments que semblaven definitivament assentats i obren nous interrogants. Això afecta qüestions com el prestigi social de la mobilitat, que fins avui s'havia vist com un signe d'estatus i de prestigi social (Checa *et al.* 2020), o el creixement dels fluxos

turístics, especialment els de caràcter internacional, que fins ara semblava imparable. Al mateix temps, a escala global, la crisi pandèmica replanteja la sostenibilitat econòmica, ambiental i sanitària dels fluxos de transport, així com la relació entre els seus orígens i destinacions (Méndez, 2020: 78). En el present capítol abordarem breument el tema de la importància de la mobilitat en les nostres societats i l'impacte general que la pandèmia ha tingut sobre la mobilitat en el nostre àmbit d'estudi.

### 2.1. *La mobilitat, element crucial en les societats contemporànies*

L'increment de la mobilitat ha estat un dels trets definidors de les societats contemporànies. Si l'extensió de les xarxes de relacions permanents a escala planetària, allò que Immanuel Wallerstein anomenà el «sistema món» (Wallerstein, 2011), té antecedents que es remunten com a mínim al segle xv, amb l'adveniment del capitalisme la mobilitat de persones, béns, capital i informació s'exacerbaren de manera extraordinària. Així, ja en el *Manifest* de 1848 es podia afirmar que «amb l'explotació del mercat mundial el capitalisme havia donat un caràcter cosmopolita a la producció i el consum de tots els països». D'aquesta manera, «enlloc de l'antic isolament de les províncies i de les nacions que es bastaven a elles mateixes, es desenvolupa un tràfic universal, una interdependència de les nacions» (Marx; Engels, 1948).

Tanmateix, en les darreres dècades, un conjunt de factors s'han combinat per tal d'intensificar encara més la rellevància de la mobilitat. En primer lloc, s'han produït un conjunt d'innovacions tecnològiques que han permès una reducció molt notable dels costos de la mobilitat, com ara la introducció dels contenidors en el transport marítim, la irrupció de les línies aèries *low cost* i el desenvolupament de l'Internet. D'altra banda, la progressiva integració dels mercats continentals (Unió Europea, NAFTA, Mercosur) i els acords internacionals de lliure comerç han abatut bona part de les barreres administratives al moviment de mercaderies i reduït el control sobre els fluxos de capital. Així, si bé és cert que, des dels seus orígens, «el capitalisme té molt a veure amb el moviment, sobretot de capital i de treballadors» i comporta «una incessant acceleració de la vida econòmica, social i política» (Urry, 2014), mai com en les darreres dècades havien estat tan intensos el fluxos de persones, capitals, mercaderies i informació sobre l'espai planetari.

D'altra banda, a escala regional el procés d'urbanització ha comportat també un increment de les necessitats de mobilitat quotidiana de la població. En els països d'Europa occidental en general i a Espanya en particular, aquest procés es caracteritza avui per tres trets principals: la tendència a l'expansió de les àrees urbanes fins a abastar, en ocasions, la totalitat dels espais regionals; la

creixent interdependència de les localitats integrades en cada una d'aquestes àrees; i la dispersió de població i activitats sobre el territori, sovint en assentaments de baixa densitat. Aquestes dinàmiques donen lloc a la configuració d'extenses àrees metropolitanes, conformades per localitats estretament interdependents, sovint especialitzades en termes funcionals i, per tant, amb molt escassa capacitat de contenir en l'interior dels respectius termes municipals la mobilitat que generen. Així, en les àrees metropolitanes europees tendeixen a incrementar-se el nombre, la distància i la multidireccionalitat dels desplaçaments, la major part dels quals, a més, són realitzats en vehicle privat (Nel-lo, 2017).

La rellevància de la mobilitat explica l'impacte i la transcendència que els transports tenen en la qualitat de vida de les nostres societats. El procés de globalització en el qual ens trobem immersos, intensificat de manera particular el darrer mig segle, i els canvis derivats de la logística, es troben estretament vinculats al transport físic de persones, mercaderies i informació i provoquen la hiper-mobilitat generalitzada, multiplicant enormement la importància dels viatges en un context d'increment dels fluxos econòmics mundials. A escala internacional, el transport marítim per a l'intercanvi de mercaderies i l'aeri per al de passatgers no han deixat de créixer des de la dècada dels setanta. Al mateix temps, el trànsit motoritzat privat, a través dels moviments interns, anirà col·lapsant progressivament les ciutats i els seus accessos si no es prenen mesures per a frenar el seu ús il·limitat. Això, sense oblidar els grans canvis derivats de la introducció de les TIC a les societats contemporànies, incloses les transformacions en els transports i en les motivacions de la mobilitat (Seguí, 2019).

L'increment de la mobilitat ha estat fonamental per al creixement econòmic, però provoca també molt notables externalitats negatives. Entre aquestes destaquen la sinistralitat, el consum d'energies no renovables, la contaminació ambiental i l'emissió de gasos amb efecte hivernacle. Per tal de copsar la magnitud d'aquestes externalitats pot esmentar-se, a tall d'exemple, que només al Principat de Catalunya, la sinistralitat viària va provocar 304 morts i 34.744 ferits l'any 2019 (IDESCAT, 2020), el transport suposa prop del 40% del consum final d'energia (Nel-lo; López, 2017) i va emetre el 30% dels gasos d'efecte hivernacle (Oficina Catalana del Canvi Climàtic, 2021).

No és d'estranyar, doncs, que les institucions europees propugnin des de fa anys (Comissió Europea, 2007) la necessitat de dissociar el desenvolupament econòmic i l'increment de la mobilitat, així com l'adopció de formes de mobilitat més sostenibles. Tanmateix, en el nostre entorn els avenços en aquest camp han resultat dubtosos, tant pel que fa al moviment de persones com de mercaderies (Miralles; Giménez i Marquet, 2021).

## 2.2. Incidència en els transports i el turisme a escala global i a l'Eix Mediterrani

En esclatar la crisi sanitària provocada per la covid-19, en qüestió de dies les autoritats dels diversos països es varen veure obligades a prendre mesures per a frenar l'extensió de la pandèmia. A la major part dels països occidentals es passà així de la hipermobilitat a la paralització dels moviments, sobretot de persones, de forma brusca i dràstica. La paralització temporal de nombroses activitats i de la mobilitat impactà directament sobre els diferents mitjans de transport i a totes les escales (Méndez, 2020).

Les conseqüències d'aquests esdeveniments encara estan per analitzar, donada la seva proximitat temporal i la seva complexitat. D'altra banda, tot i l'avenç de la vacunació, es tracta de processos que es troben en bona mesura en curs. En tot cas, resulta evident que un model productiu fonamentat en els intercanvis de fluxos a escala internacional es paralitza quan els moviments s'eliminen. La covid-19 ha posat de manifest l'enorme fragilitat d'aquest model, que s'evidencia a inicis de la pandèmia amb la manca de material sanitari i que recentment encara produeix mancances en els subministraments per a automòbils. El març de 2021 es va donar un altre gran avís, a través del bloqueig del canal de Suez durant sis dies quan hi va embarrancar el vaixell *Even Given*. Aquest accident originà la formació d'una cua d'almenys 367 vaixells, carregats de material per a ser distribuït i unes pèrdues, segons l'asseguradora Lloyd's, de 8.230 M€/dia. Cal recordar que l'any 2019 travessaren aquest canal uns 19.000 vaixells entre Àsia, Orient Mitjà i Europa (Méndez, 2021).

En tot cas, les transformacions en la mobilitat s'han fet paleses a tots els nivells d'escala i per a totes les motivacions de desplaçament. Així, el turisme internacional i el nacional es van aturar de sobte de manera que el transport aeri caigué en picat, tant en vols internacionals com domèstics. En canvi, les visites o els viatges a llocs més propers, el territori conegut, sembla que donaren més seguretat dins de la situació generalitzada d'incertitud. D'aquesta manera, al llarg de l'any 2021 s'ha desenvolupat sobretot el turisme de proximitat que en part guarda relació amb els desplaçaments per raons comercials, sempre que aquests han estat possibles. Per aquesta raó s'han donat exemples de cooperatives agrícoles que van iniciar les vendes en ple estat d'alarma i que les han continuat.

S'han produït canvis d'hàbits també en la mobilitat interna. Un dels signes evidents es manifestà en els transports públics, utilitzats fonamentalment per usuaris captius, ja que la por al contagi incrementà l'ús de l'automòbil, quan se'n disposa. El major ús de les compres en línia, una altra conseqüència, repercutí en l'increment de l'ús de vehicles per part de les companyies distribuïdores, tot i que disminuïren els desplaçaments per part dels usuaris de compra presencial. Finalment, en l'àmbit urbà s'ha produït un major ús de bicicletes i altres vehicles de

dues rodes, també pels menors nivells de contagi que el seu ús implicava, tot impulsant així la recuperació i la introducció d'aquests vehicles a les nostres ciutats, ja en curs abans de la pandèmia.

Un dels majors impactes de la covid-19 que ha tingut fortes repercussions econòmiques són les restriccions de mobilitat que la major part dels països occidentals adoptaren per a controlar la propagació de virus i la mobilitat i el transport han adquirit un protagonisme sense precedents. Segons l'Observatori del Transport i la Logística a Espanya (OTLE, 2020) a l'àmbit de la UE, cada país ha seguit estratègies diferents per a la restricció de moviments i activitats, tot i que amb certes similituds: tancament de fronteres (Espanya, França, Itàlia i Portugal), confinaments domiciliaris o perimetrals (Espanya, Alemanya, França, Itàlia, Portugal i Suècia) i tocs de queda. A l'Estat espanyol es va haver d'establir una coordinació entre les diferents administracions per a adoptar nombroses mesures de protecció i prevenció, sobre l'oferta de transport, d'informació i comunicació, de gestió de demanda, per a assegurar proveïment, etc. Fou necessari poder comptar amb dades i anàlisis rigoroses sobre l'evolució de la mobilitat, per a avaluar l'efecte de les mesures de restricció de la mobilitat, per a la presa de decisions i per a altres anàlisis com investigacions en l'àmbit epidemiològic.

Els impactes han estat molt diferents en funció de l'economia de cada país i de cada regió però la pandèmia ha reduït el transport, el consum d'energia i la demanda dels consumidors, al llarg de 2020, cosa que ha modificat significativament l'escala i l'abast dels impactes humans en el medi ambient, encara que per poc temps, ja que progressivament es van recuperant, dissortadament per a la salut del planeta, molts dels indicadors fins a situacions similars a les existents abans de l'inici de la crisi sanitària.

A escala global, el 80% del tràfic internacional de mercaderies es mobilitza per via marítima i el 2019 es van transportar a través dels oceans un total d'11.080 milions de tones, que gairebé van duplicar els 5.984 milions de l'any 2000 (Méndez, 2021: 86). El 2020 retrocedí un 6,8% el primer trimestre i un 27% el segon semestre. La disminució de transport dels vehicles a motor el primer semestre fou del 26,6% i el de productes de cautxú i plàstic fou del 8,4%, la demanda d'energia disminuï un 6% respecte del 2019 i la de petroli un 9%, mentre que les renovables augmentaren un 1% (El Gran Reset, 2021: 14, 15). Aquest descens va tenir una intensitat molt desigual segons els tipus de vaixells, ja que el transport de contenidors es va recuperar amb rapidesa i només va retrocedir un -2,8% l'any 2020, mentre que els que transporten productes a granel ho van fer un -7,8% (Méndez, 2021: 87).

Les restriccions de mobilitat en transport marítim van ser especialment acusades a la Mediterrània occidental i es van detectar en el 70% de les Zones Econòmiques Exclusives (ZEE) de 124 països, amb una caiguda del 62,2% l'abril de

2020 respecte a l'any anterior (March *et al.*, 2021), especialment en el primer semestre de 2020. El descens es produí en totes les categories de vaixells (vaixells de càrrega i cisterna, de pesca, de serveis, recreatius i de passatgers) però fou més marcada i de major durada en les embarcacions de passatgers que restaven confinats i no feien turisme. L'anàlisi regional a la mar Mediterrània occidental amb Espanya, França i Itàlia, una de les zones turístiques més potents del món, posa de manifest que el nombre d'embarcacions a la Mediterrània també es va reduir dràsticament en els primers dies de restriccions, amb una caiguda mitjana del 51% durant el primer confinament (març-juny). La interrupció del trànsit va ser especialment significativa en les embarcacions d'esbarjo i en els vaixells de passatgers, amb una caiguda de fins a un 93% i un 76%, respectivament. Després de suavitzar-se les restriccions, els vaixells mercants i pesquers es van recuperar i les embarcacions d'esbarjo van mostrar una evolució molt positiva els mesos d'estiu de 2020, mentre que les embarcacions de passatgers, com a transport col·lectiu amb més perill de contagi, es van mantenir en nivells més baixos malgrat l'arribada de la temporada estival (March *et al.*, 2021).

El turisme, des de fa dècades en evolució positiva, és i ha estat un dels sectors econòmics que més ha acusat els efectes dels confinaments i les restriccions de la mobilitat de les persones. El turisme té un impacte directe en el transport aeri que s'ha vist molt afectat per les restriccions i els controls d'entrada en els aeroports dels diferents països (Méndez, 2021: 89). La viabilitat de moltes companyies aèries està avui en entredit, a escala internacional. La IATA va estimar que la caiguda en ingressos de la indústria de l'aviació seria de 252.000 milions de dòlars i que el sector requeriria suport directe dels governs, que ja s'ha produït, a Alemanya, EUA, Canadà i Espanya (Aznar, 2021: 85). A les Balears, l'aerolínia Thomas Cook Balearics tancà el febrer de 2021.

Els prop de 4.500 milions de passatgers que van volar el 2019, en un 42% en vols internacionals, es van convertir en 1.800 milions un any més tard, un 28% internacionals, amb un retrocés del 66% de passatgers aeris i sols una minva de l'11% en mercaderies aèries. Aquest retrocés va ser màxim a l'Orient Mitjà i Europa (-70,5%), i més moderat a Amèrica del Nord (-62,5%), Àsia-Pacífic (-61,2%) i Amèrica Llatina (-61,1%) (ICAO, 2021, citat per Méndez, 2021: 90-91). En l'actualitat, malgrat la desaparició de bona part de les mesures de confinament a molts de països, el trànsit és encara inferior al de 2019.

El 2019, el turisme representava el 10,3% PIB mundial i donava ocupació a 330 M de persones, de les quals una de cada 10 treballava en aquest sector. No hi ha precedents de disminució turística internacional, sols el 4% el 2008, ja que el sector havia anat en augment des de la Segona Guerra Mundial (Aznar, 2021: 84-85). A escala global, el turisme internacional de visitants que pernoctaren la primera meitat del 2020 disminuï un 65% (El Gran Reset, 2021: 14, 15).

A l'Estat espanyol, l'economia turística va començar a créixer de manera destacada durant els anys cinquanta, però fou durant la crisi de la dècada dels setanta que diverses àrees del país es van especialitzar en el país de «sol, platja i totxos», promovent una indústria turística, immobiliària i constructora, en detriment d'altres activitats econòmiques (Carbonero; Abril, 2020: 20). No és doncs, estrany, que el país hagi estat particularment afectat per la dràstica reducció dels fluxos turístics. En concret, centrant-nos en les contrades de l'Eix Mediterrani, mentre que Catalunya rebé el 2019 19,3 milions de turistes, dels quals quasi 12 milions anaren a Barcelona, el 2020, foren sols 3,8 milions, un 80% manco. Les Balears en reberen 16,5 milions (el rècord va arribar fins a 16,6 milions l'any 2018), en un 75% a Mallorca i passaren a un poc més de 3 milions el 2020, amb un decrement del 82%. La Comunitat Valenciana en 2019 arribà a 9,5 milions de turistes i un any després, a 2,5 milions, amb una disminució del 74%. Foren les Illes, especialitzadíssimes en turisme internacional, les que més acusaren l'impacte econòmic de l'atur turístic, seguides del Principat de Catalunya i de la Comunitat Valenciana. En el conjunt de l'Estat es passà de quasi 84 milions de turistes l'any base a 19 milions l'any 2020, amb una disminució del 77%. A l'Estat espanyol el nombre de pernотacions del mes d'agost disminuí un 74% respecte de 2019 en el mateix mes i el nombre de viatgers internacionals caigué un 75% el mateix mes.

L'aportació del turisme (del qual depenen no sols l'hoteleria, sinó també el comerç i el transport) al PIB el 2019 a Espanya fou del 12,2%. A Balears, l'aportació del turisme arriba fins a gairebé el 45% i conjuntament amb el sector immobiliari constitueix la «indústria» de Balears, absolutament dependent de decisions i de prioritats europees, d'empreses aèries que obren i tanquen o de lloguers turístics. Alhora es depèn d'alimentació, energia i altres activitats econòmiques exteriors ja que a les Illes s'importa quasi tot (quasi el 80% de la mercaderia que entra i surt pels nostres ports és desembarcada). Aquest grau de dependència constitueix una vulnerabilitat molt gran davant les crisis, en no disposar de recursos alternatius, com s'ha vist en ocasió de la covid-19 (Carbonero; Abril, 2020: 22). Les Balears són la comunitat on l'impacte econòmic ha estat el més gran de l'Eix Mediterrani i del conjunt de l'Estat. És de témer que aquesta sotragada econòmica anirà seguida d'un fort impacte social: amb un 24% manco del PIB el 2020 respecte de 2019, la vulnerabilitat és majúscula.

### **3. LA MOBILITAT PELS PORTS I AEROPORTS DE L'EIX MEDITERRANI**

Just declarada la pandèmia, els països occidentals tancaren fronteres i en obrir-les imposaren quarantenes a la població que les traspassava, cosa que explica que són, per tant, els mitjans especialitzats en el transport de persones, especialment els



destinats a moviments turístics, els que acusaren la major sacsejada i alguns d'ells pràcticament es van paraitzar, com foren els creuers.

Emperò, malgrat que aquesta fou la situació a Europa i a l'Estat, l'impacte de la covid ha estat necessàriament diferent en cada un dels tres territoris analitzats, tant per les especificitats geogràfiques com per la major o menor presència del turisme i dels seus efectes en l'economia de cada comunitat. Les activitats econòmiques no basades en el turisme, en primer lloc les que cobreixen les necessitats essencials, s'han continuat desenvolupant al conjunt de territoris de l'Eix Mediterrani i el 2021 es va reprendre el turisme, encara que lluny de les xifres de 2019 degut a les diferents onades pandèmiques. Val a dir que el trànsit de mercaderies, sobretot pel que fa als contenidors, experimenta entre els dos anys de referència manco decrements que els moviments de persones, a través de les quals s'expandia el contagi, i la composició del trànsit aeri de passatgers, fins llavors molt esbiaixat de cap al trànsit internacional, canvia lleugerament el 2020 en favor dels vols domèstics.

### 3.1. *Els fluxos aeris de passatgers*

En total, 136.488.290 i 33.850.422 foren les persones que transitaren pels ports i els aeroports de l'Eix Mediterrani els anys 2019 i 2020, respectivament, de manera que la disminució fou del 75% del tràfic. Dintre del transport de masses, fou l'aeri el que canalitzà el 88% de la mobilitat interna i externa de l'àrea d'estudi el 2019 i el 84% el 2020, en què es redueix dràsticament. A escala mundial minva el 66% del passatge i als aeroports de l'Estat el tràfic es redueix el 72%, per la presència de territoris amb aeroports de menor pes turístic que els de l'Eix Mediterrani que minoren els decrements. A casa nostra, amb marcada vocació turística, la disminució és del 76% —el 81% la minva en trànsit internacional i el 62% en el domèstic. Aquestes xifres posen de manifest el desenvolupament turístic dels territoris mediterranis i el fort impacte de la pandèmia a nivell econòmic i social, en generació de riquesa, en ocupació de mà d'obra, etc. La disminució del trànsit domèstic a les Balears fou del 57%, inferior a la de Catalunya (66%) i a la de la Comunitat Valenciana (63%), en no disposar aquell territori de cap altre mitjà de comunicació ràpid entre les Illes i entre cada una d'elles i la península més que l'avió.

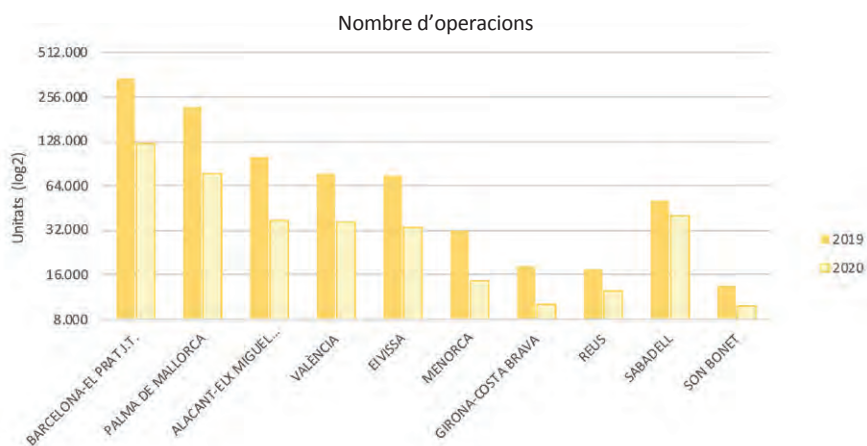
L'any 2019, els passatgers aeris foren 120.636.554 (Taula 1, Figura 1) mentre que un any després les xifres se situaren en sols 28.480.433 viatgers. Els efectes de la pandèmia es manifesten precisament en la composició del tràfic entre els dos anys de referència. Mentre que els vols internacionals canalitzaren el 2019 el 75% del passatge aeri, amb 90.006.322 passatgers, un any després, tot i ser predominants, havien disminuït el seu pes al 59%, amb 16.690.035 viatgers. La causa fou el descens generalitzat del turisme internacional, sigui per les restriccions als països d'origen o per la situació sanitària a les nostres contrades. És l'aeroport de

TAULA 1. Transport aeri de passatgers. Catalunya, Comunitat Valenciana i Illes Balears

| Aeroports                    | Passatgers 2019    | Passatgers 2020   | %             |
|------------------------------|--------------------|-------------------|---------------|
| Barcelona-el Prat J.T.       | 52.688.455         | 12.739.259        | -75,82        |
| Palma de Mallorca            | 29.721.142         | 6.108.486         | -79,45        |
| Alacant-Elx Miguel Hernández | 15.048.240         | 3.739.499         | -75,15        |
| València                     | 8.539.579          | 2.487.496         | -70,87        |
| Eivissa                      | 8.155.626          | 2.110.348         | -74,12        |
| Menorca                      | 3.495.025          | 1.076.952         | -69,19        |
| Girona-Costa Brava           | 1.933.049          | 172.213           | -91,09        |
| Reus                         | 1.046.249          | 39.460            | -96,23        |
| Sabadell                     | 5.067              | 3.439             | -32,13        |
| Son Bonet                    | 4.122              | 3.281             | -20,40        |
| <b>Total Eix Mediterrani</b> | <b>120.636.554</b> | <b>28.480.433</b> | <b>-76,39</b> |
| <b>Total Espanya</b>         | <b>275.247.387</b> | <b>76.065.601</b> | <b>-72,40</b> |

FONT: AENA.

FIGURA 1. Transport aeri. Operacions



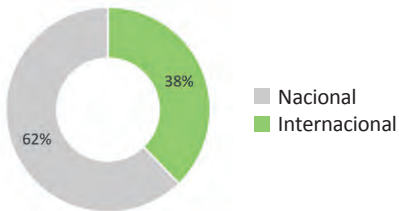
FONT: Elaboració pròpia, a partir de dades d'AENA.

Barcelona-el Prat el més diversificat per països de procedència. Pel que fa a la resta d'aeroports de l'Eix Mediterrani, Palma se centra més en dues nacionalitats, alemanys i britànics, mentre que Alacant té una marcada polarització en els segons. El pes del trànsit nacional que explicita les relacions funcionals entre els nostres territoris augmenta en tots els aeroports de l'Eix Mediterrani, encara que de 30.621.043 passatgers el 2019 es passa a 11.783.678 de viatgers un any després. Si l'any previ a la pandèmia centrava el 25% de les entrades i sortides, el 2020 canalitzava el 41% del passatge que a l'aeroport de Palma arribà a ser de més del 50% (Figures 2 i 3).

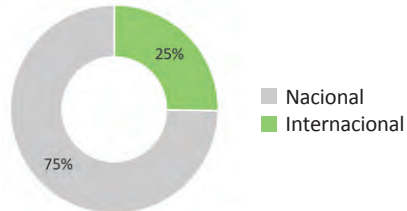
La pandèmia provocà igualment que fossin les Balears les que lideressin el trànsit domèstic de l'any pandèmic, amb el 47% dels passatgers, mentre que Catalunya se significà amb el 41% i el País Valencià amb el 12%. Per contra, un any abans era el Principat el que vehiculava el 46% dels passatgers domèstics de l'àrea d'estudi, mentre que Balears i el País Valencià mantenien el 41% i el 13% respectivament d'aquests moviments.

FIGURA 2. *Passatgers aeris per tipus de tràfic. Aeroport de Barcelona-el Prat*

Aeroport de Barcelona-el Prat.  
Trànsit de passatgers 2020



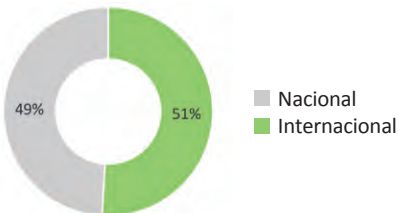
Aeroport de Barcelona-el Prat.  
Trànsit de passatgers 2020



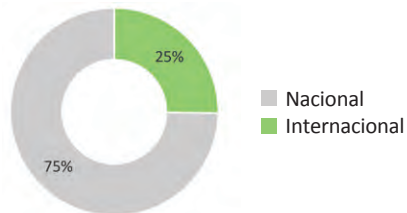
FONT: Elaboració pròpia, a partir de dades d'AENA.

FIGURA 3. *Passatgers aeris per tipus de tràfic. Aeroport de Palma de Mallorca*

Aeroport de Palma de Mallorca.  
Trànsit 2020



Aeroport de Palma de Mallorca.  
Trànsit 2019



FONT: Elaboració pròpia, a partir de dades d'AENA.

### 3.2. Els fluxos marítims

El transport marítim de passatgers i de creuers s'ha vist impactat també per la pandèmia, encara que en menor mesura que els fluxos aeris. Són els passatgers i manco les mercaderies els que més han minvat els moviments, per les qüestions ja reiterades de restriccions a la mobilitat de persones; quant a les mercaderies en transport convencional, rodat o d'altres, disminuïren més les tones transportades que el trànsit de contenidors.

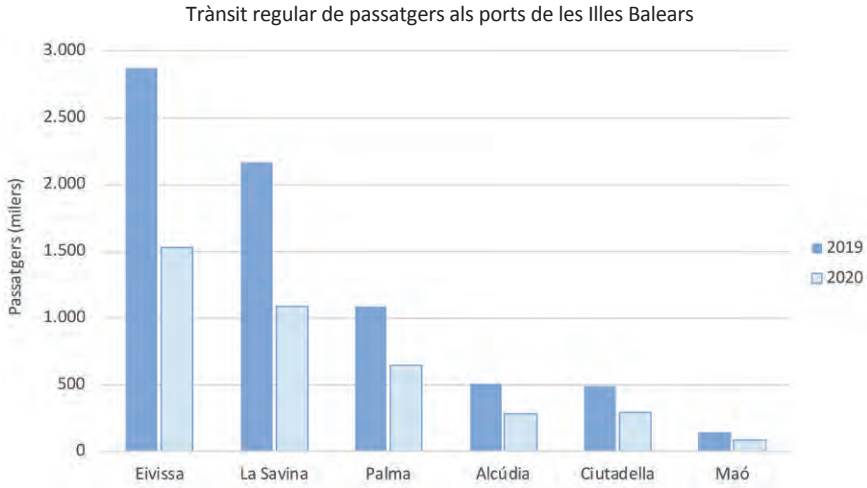
El transport marítim regular de passatgers, amb un poc més del 10% de la mobilitat de l'Eix Mediterrani, disminueix entorn a la meitat el seu trànsit i manifesta una menor afectació per al turisme. El fet de poder embarcar amb el vehicle per raons justificades de treball o familiars continua fent atractiu el vaixell, sobretot per als illencs, per la qual cosa la caiguda del passatge és menor. El trànsit de passatgers regulars per ports fou de 9.561.309 el 2019 i de 4.479.215 el 2020. Les Balears, per la mateixa condició geogràfica, són les que se singularitzen i guanyen pes durant la pandèmia dintre dels territoris analitzats amb el 75% del trànsit global el 2019 i el 87% el 2020. I més de la meitat del tràfic de les tres comunitats es canalitza entre Formentera i Eivissa, ja que la Pitiüsa menor és l'única illa de l'arxipèlag sense aeroport (Figura 4).

L'impacte de la covid sobre el trànsit de creuers ha estat un dels que ha tingut majors efectes, ja que el viatge turístic mateix se satisfà amb el mitjà que transporta i les escales que fa en diferents ports. Les restriccions de la mobilitat de persones en els viatges no obligatoris com els creuers turístics i l'aïllament de diversos creuers a ports diferents sense poder desembarcar passatge als inicis de la pandèmia conduïren a la supressió dràstica d'aquest turisme. La disminució fou del 94% en el conjunt de ports de l'Eix Mediterrani, passant de 6.290.427 passatgers el 2019 a tan sols 390.774 viatgers el 2020. El port de Barcelona, en molts períodes el primer d'Europa en aquesta categoria de passatge, i el de Palma canalitzaven entorn del 90% del trànsit creuerístic de les nostres contrades. Els altres ports van tenir un paper molt secundari (Figura 5).

La disminució del trànsit de mercaderies pels ports de l'Eix Mediterrani entre 2019 i 2020 fou del 10,4%, inferior a la de passatgers. Mentre que l'any base es transportaren 221.777.564 Tn, un any després el tràfic se situà en 198.691.170 Tn (Figura 6). Els ports de l'Autoritat Portuària de València, principalment el de València, monopolitzen quasi el 37% del trànsit, amb 80.342.754 Tn, i el de l'Autoritat Portuària de Barcelona, el 30,5%, amb 58.462.121 Tn.

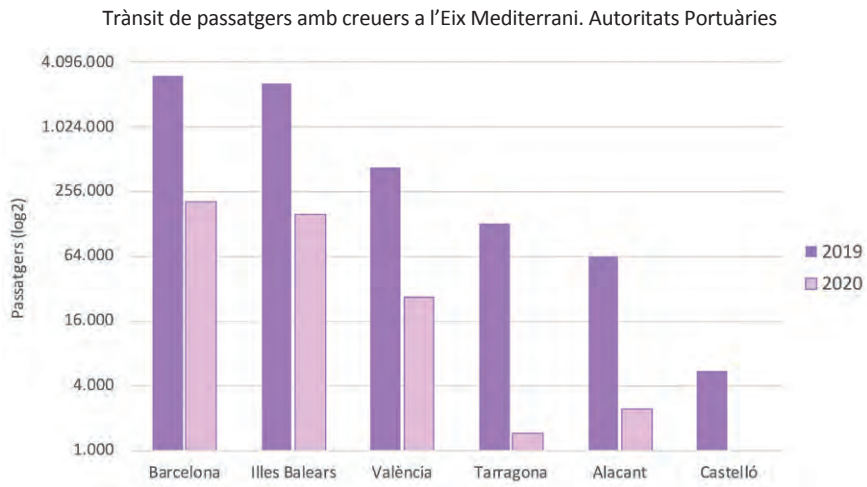
Entre els dos vehiculen quasi el 70% del tràfic de les tres contrades. Els ports de la Comunitat Valenciana disminuïren manco l'activitat que els de Catalunya; per contra, els ports de Balears foren els més afectats per la paralització turística i

FIGURA 4. *Transport marítim de passatgers. Illes Balears*



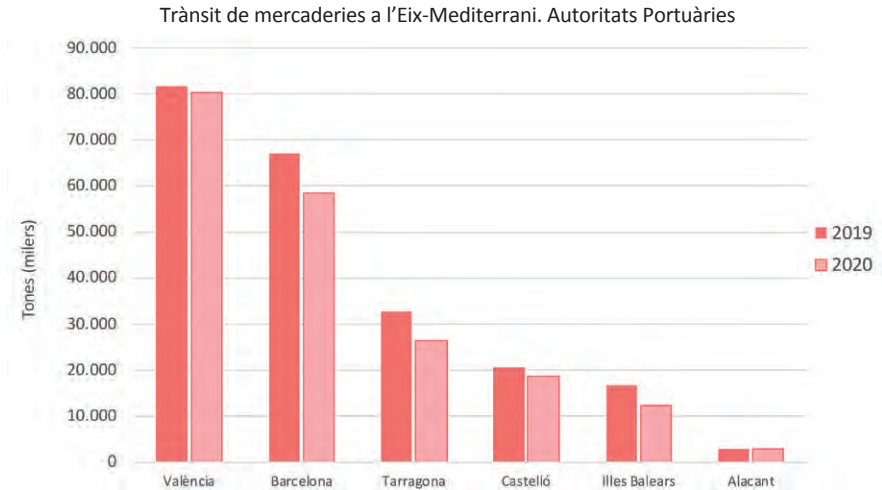
FONT: Elaboració pròpia a partir de dades de Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Ports de les Illes Balears.

FIGURA 5. *Transport de passatgers en creuers. Catalunya, Comunitat Valenciana i Illes Balears*



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades de Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

FIGURA 6. *Transport marítim de mercaderies. Catalunya, Comunitat Valenciana i Illes Balears*



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades de Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

la menor necessitat d'importar mercaderies, per la qual cosa minvaren els moviments en un 25,5%, i el seu tràfic se situà el 2020 en 12.325.293 Tn.

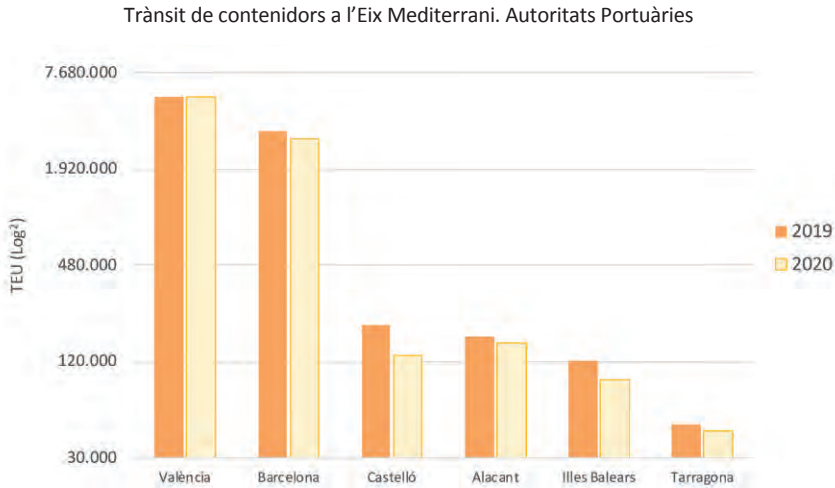
La disminució en el trànsit de contenidors fou menor que en el de mercaderies i se situà en un 5,5%. De 9.306.502 TEU, el 2019, es passa a 8.797.292 TEU un any després (Figura 7). Pels ports de València i Barcelona es canalitzen el 95% dels contenidors de la façana mediterrània i la disminució al primer port, que mou el 62% dels TEU, fou sols del 0,46% entre els dos anys.

#### 4. LA MOBILITAT PER FERROCARRIL I A LA XARXA VIÀRIA

##### 4.1. Mobilitat ferroviària

Pel que fa al tema ferroviari, la crisi de la covid-19 ha fet que s'haja pogut avançar en la quantificació de les relacions i dels moviments sobre la situació anterior. La necessitat de contrastar informació i de disposar de dades, de transmetre la magnitud de les afeccions a la societat ha incrementat la transparència dels fluxos ferroviaris interns i externs. Esperem que en el futur perduri aquesta tendència, ja que no és senzill fer-se una idea clara dels moviments de passatgers i mercaderies en tren més enllà d'algunes estadístiques globals.

FIGURA 7. *Transport marítim de contenidors. Catalunya, Comunitat Valenciana i Illes Balears*



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades de Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. TEU: Twenty Foot Equivalent Unit (unitat equivalent de vint peus).

L'anàlisi del comportament de la xarxa de ferrocarrils de l'Eix Mediterrani ha estat possible gràcies a la consulta de l'aplicació estadística d'ADIF denominada CIRTRA, que proporciona dades reals de circulacions de trens per trams. Aquesta font ofereix dades molt desagregades per trams ferroviaris, la qual cosa ens ha obligat a un treball de suma de dades per a tenir una visió territorial homologable a les divisions polítiques i administratives.

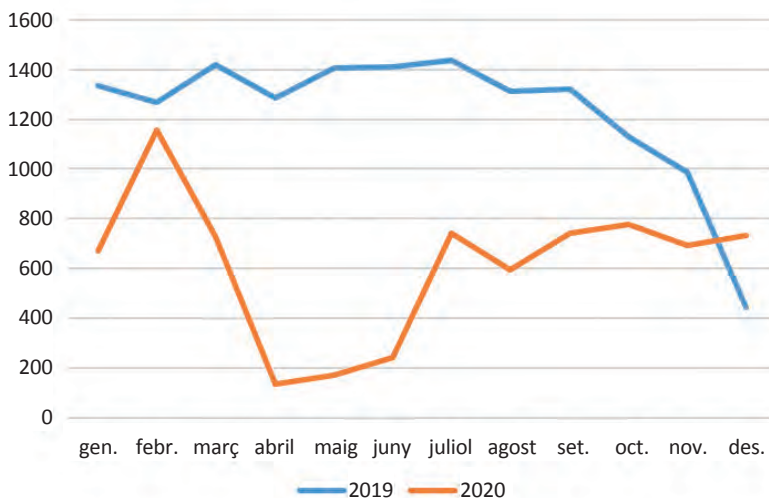
Cal dir, en primer lloc, que l'any 2020 fou un moment, com no podia ser d'altra manera, de davallades mensuals de circulacions de trens pel que fa a les circulacions exteriors a l'àrea estudiada —Catalunya i el País Valencià, entenent que el tràfic ferroviari de les Illes Balears no és gaire significatiu—, tot i que amb algunes excepcions notables. Pel que fa a aquestes connexions cap a fora, les majors caigudes es donaren en les relacions ferroviàries de Catalunya amb l'Aragó i del País Valencià cap a Castella-la Manxa. En canvi, les circulacions entre País Valencià i Múrcia i l'Aragó conegueren descensos menors.

Pel que fa a les connexions ferroviàries des de l'Estat Espanyol cap a França i des d'allà, cal destacar les caigudes brutals entre el mes d'abril i maig de 2020, tal com pot veure's en la Figura 8. Si ja el mes de març aquestes circulacions havien caigut al 49%, al mes d'abril circularen gairebé un 10% de trens respecte de la data anterior, percentatge que es va mantenir el mes de maig. Tan sols a partir de

juliol (però especialment a partir de setembre), es va recuperar una mica el tràfic. Cal destacar, però, que la represa del trànsit ferroviari amb França a finals de l'any 2020 va ser vigorosa, de tal manera que les xifres de circulacions ultrapassaren, el mes de desembre, les de 2019, cosa que indica una major confiança en aquest mitjà de transport després de les paralizacions dels mesos anteriors. Aquesta tendència pot apuntar conclusions rellevants per a aquest tipus de mitjà de transport en situacions especials en el futur.

Dins d'aquest escenari, un dels punts que hem pogut tractar és el del transport de mercaderies al Corredor Mediterrani (Figura 9). Si resulta evident que la mobilitat de persones necessàriament s'havia de veure afectada per les mesures de restriccions generals, no podem dir el mateix dels béns, ja que en una economia interconnectada i necessitada d'intercanvis per al dia a dia, el moviment de mercaderies no es pot aturar. Hem pogut tenir accés a dades interessants sobre el comportament general del Corredor Mediterrani a escala europea, on s'insereix el tram que transita per l'Estat espanyol. En aquest cas, la davallada de tràfic ha estat major als països occidentals (Espanya, França, Itàlia) que als centrals i orientals (Eslovènia, Croàcia, Hongria), fruit potser d'una major integració ferroviària i econòmica en la primera zona que en la segona i que, per tant, es va veure més desarticulada per la gravetat de la pandèmia que no a l'est d'Europa.

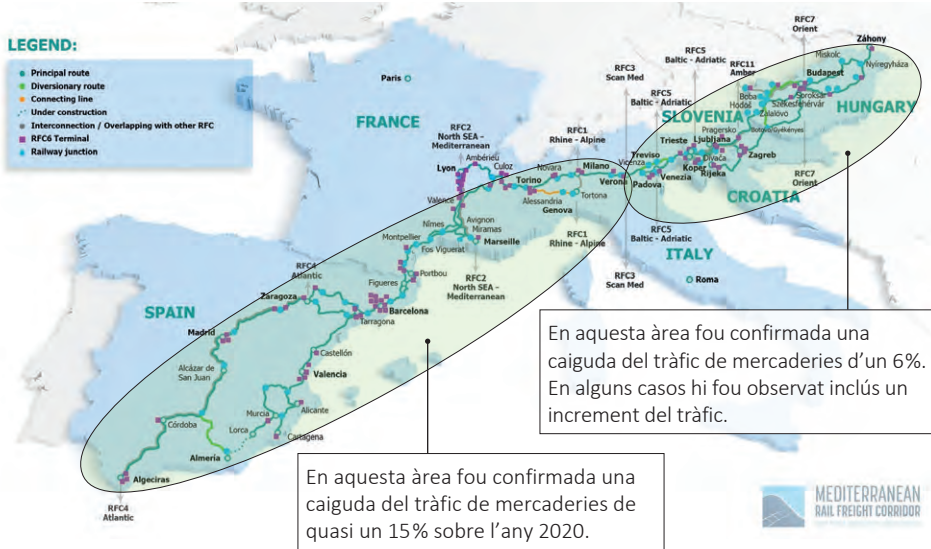
FIGURA 8. *Circulacions de trens entre Catalunya i França, 2019 i 2020*



FONT: Elaboració pròpia, CIRTRA (ADIF).



FIGURA 9. Descensos de circulacions de trens al Corredor Mediterrani europeu



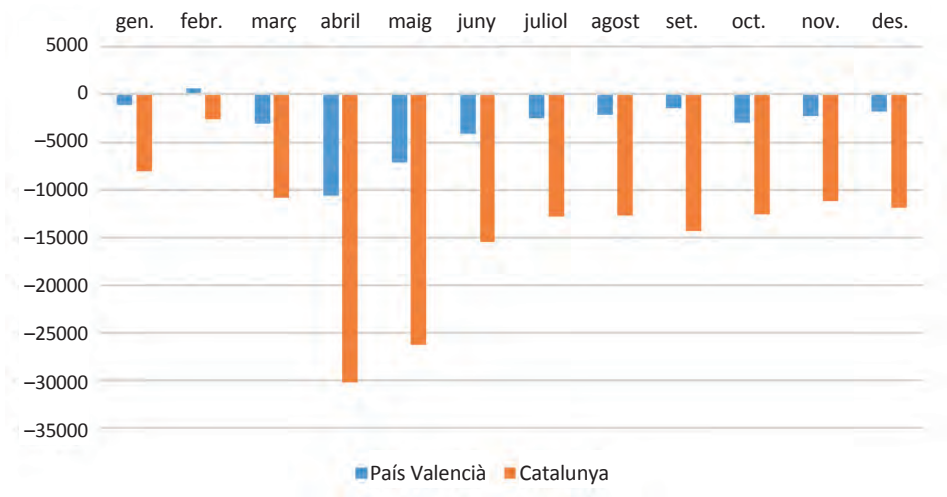
FONT: Garganti, 2020.

Descendent a una escala estatal, si analitzem el Corredor Mediterrani a territori espanyol, observem una caiguda de les circulacions entre el 78% (mes d'abril, al tram intermedi del Corredor, entre les poblacions valencianes d'Orpesa i Vinaròs), el 60% (mes de maig, al tram entre Figueres i el Pertús, és a dir, en la via d'ample estàndard o UIC que connecta Espanya amb França) i del 45% (mes de maig, a la secció Figueres-Portbou, un tram en aquest cas d'ample ferroviari ibèric, diferent al francès). Cal dir que va resultar molt significativa i esperançadora la recuperació ràpida dels tràfics en ample internacional entre Figueres i el túnel internacional del Pertús a partir d'agost de 2020, fins al punt de superar, el mes de desembre, les circulacions de 2019, un any «normal».

Si observem ara els fluxos ferroviaris interiors a l'Eix Mediterrani peninsular (Catalunya-País Valencià), els trams que van patir un major impacte fou el Tarragona-Barcelona i el Barcelona-Girona. També les províncies de Barcelona i de Tarragona van patir descensos més notables de circulacions de trens, potser perquè partien de serveis molt més nombrosos i integrats. Dit això, no hem constatat diferències significatives entre el comportament de mobilitat ferroviària interior a cada comunitat entre els territoris del País Valencià i de Catalunya. Certament, en valors absoluts, Catalunya va patir una major cancel·lació de serveis, però tots dos responen a un mateix patró de comportament, amb fortes

davallades els mesos de març, abril i maig de 2020. Cal dir que tant el territori català com el valencià van conèixer descensos generals del 50% de la circulació de mitjana per a tot l'any 2020 respecte de 2019.

FIGURA 10. Reducció de circulacions de trens a Catalunya i el País Valencià per mesos el 2020 respecte de 2019

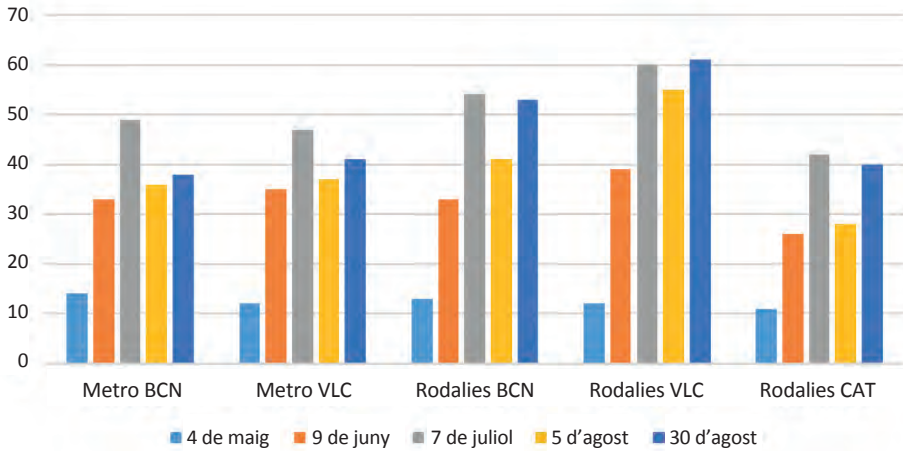


FONT: Elaboració pròpia a partir de dades d'ADIF.

Finalment, també hem dedicat atenció al funcionament ferroviari i de transport de metro a les àrees urbanes dotades d'aquest sistema de mobilitat (València i Barcelona), gràcies a l'anàlisi de dades proporcionades en temps real pel Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana mitjançant tecnologies de *big data* (Figura 11). En aquest cas, hem observat una disminució molt accentuada de circulacions de metro i de rodalies el mes d'abril a les dues ciutats estudiades, València i Barcelona, mes en el qual tan sols va circular entre l'11% i el 14% dels serveis ferroviaris anteriors a la pandèmia. Tot i una certa recuperació, el mes d'agost de 2020 els serveis continuaven sent entre el 38% i el 60% dels usuals el mateix mes de 2019. Tal com constarà en l'apartat següent, 2020 fou, doncs, un any compliat per a la mobilitat urbana i metropolitana.

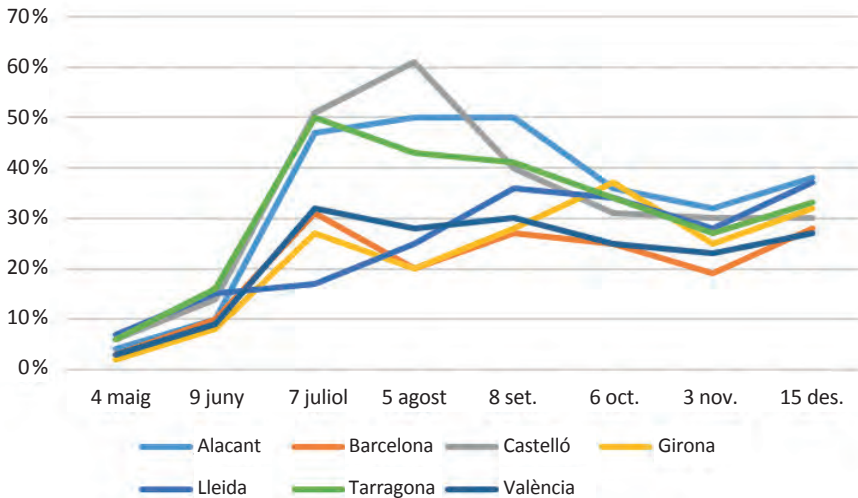
Aquesta reducció dels moviments interns, tot i això, no es pot comparar amb la davallada dels serveis ferroviaris de llarga distància (Figura 12). Hem pogut constatar que el mes d'abril de 2020 tan sols circularen entre un 2% (des de Girona) i un 7% (des de Lleida) dels serveis ferroviaris habituals de 2019, i que aquest panorama

FIGURA 11. Comportament de les xarxes de metro i rodalies (Renfe i Generalitat de Catalunya) durant l'any 2020



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades de MITMA.

FIGURA 12. Percentatge de serveis ferroviaris de llarga distància respecte del febrer de 2020



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades de MITMA.

d'escàs moviment es mantingué durant tot l'any 2020. Cal dir que, el desembre, les circulacions encara eren molt reduïdes, ja que oscil·laven entre un mínim del 27% (a València i Barcelona) i un màxim del 38% (a Alacant i Lleida). Amb data de mitjan mes de desembre de 2020 (en concret, 15 de desembre), les estadístiques mostren que només s'havia arribat a un terç de viatgers respecte d'una data-testimoni anterior a la pandèmia, en concret respecte del 14 de febrer de 2020.

Avançant una mica en el temps, hem pogut concloure que la situació de paralització del tràfic ferroviari de llarga distància es va mantenir més enllà de 2020. Les circulacions encara no s'havien recuperat pel febrer de 2021 (quasi un any després de l'inici de la pandèmia) i, de fet, no es van produir recuperacions significatives fins a l'estiu de 2021, quan ja s'arribà al 99% dels serveis a Alacant o al 86% a Tarragona, com a casos extrems i positius de l'Eix Mediterrani.

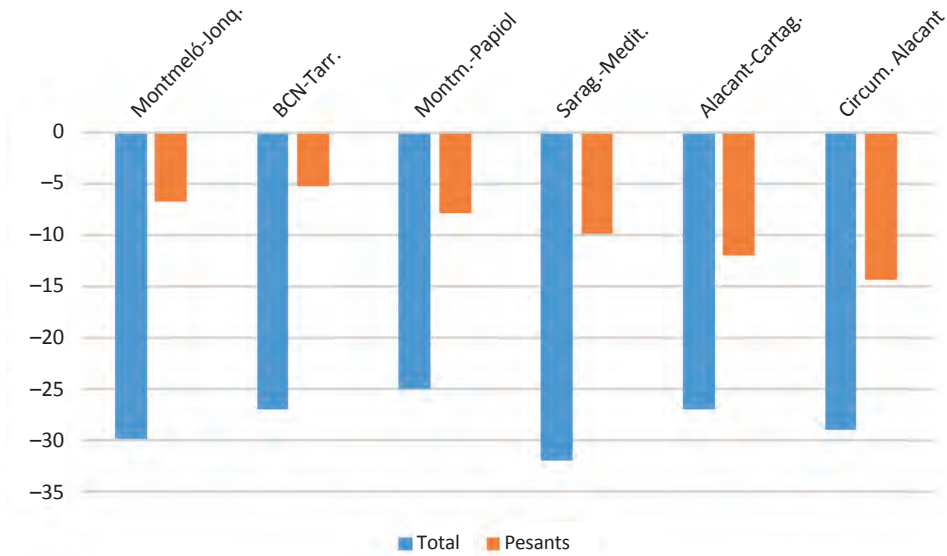
#### 4.2. *Els fluxos viaris*

Com era esperable, hem constatat una paralització del tràfic per carretera entre Espanya i França (tant en el tram català com en la resta dels passos fronterers de l'Estat espanyol). Aquest fet va ser especialment notable pel que fa als vehicles lleugers, els que més van patir l'impacte de les restriccions a la mobilitat privada i el confinament. Aquesta circumstància va fer que el trànsit per carretera entre França i Espanya caiguera el mes d'abril de 2020 un 95% (OTLE, 2020). Apuntem que aquesta davallada fou superior en deu punts a la reducció de trànsit entre Espanya i Portugal, la qual cosa pot indicar un model de relació productiva i de mobilitat diferent, associada també al turisme des de la resta d'Europa i al trànsit cap al nord d'Àfrica. Tot i la recuperació posterior, no es va sobrepassar, a la resta dels mesos i en cap moment durant el 2020, el 30% de moviments de l'any anterior.

És significatiu que la davallada fora molt menor en tràfic pesant, que tan sols va perdre un 20% respecte dels valors de 2019 (OTLE, 2020). Sens dubte, la caiguda dels moviments en altres tipus de mitjans de transport, junt amb les mesures de la Comissió Europea de fronteres obertes per al manteniment de circulacions de camions —a fi d'evitar el desproveïment—, feren que aquest descens fora menor que en l'apartat de trànsit privat lleuger.

Pel que fa al trànsit general a les autopistes valencianes i catalanes, cal dir que no disposem de dades de totes elles, ja que la informació accessible es limitava als trams sotmesos encara a peatge (Figura 13). Per tant, podem dir que aquelles de l'Eix Mediterrani de les quals tenim valors (justament l'1 de gener de 2020 s'havia alliberat un tram de l'AP-7 entre Alacant i Tarragona), mostren descensos anuals (de mitjana) entre el 33% i el 26%, i es repetí el millor comportament del tràfic de vehicles pesants, que tan sols baixà entre un 14% i un 5% (segons trams).

FIGURA 13. Tràfic en determinats punts de l'AP-7 i l'AP-2 l'any 2020 respecte de 2019



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades d'OTLE, 2020.

Finalment, hem constatat caigudes de la circulació en les xarxes pròpies de la Generalitat valenciana i de la Generalitat catalana entre el 21% i 14% (IMD global de 2020 respecte de 2019). Especialment significatiu és el fet que el descens de trànsit fou major a les àrees industrials i de polígons logístics del País Valencià (on sí que tenim dades diferenciades) respecte de les zones rurals i d'interior valencianes, la qual cosa posa de manifest que la paralització de l'activitat productiva secundària i logística tingué, l'any 2020 en la seua globalitat, una repercussió molt major en el fre a la mobilitat que les activitats turístiques d'interior, associades a una percepció de major seguretat durant la pandèmia i a una preferència dels moviments quan les mesures de desescalada ho van permetre.

També s'observen disminucions molt importants de la mobilitat viària a les Illes Balears. Durant el primer mes de la pandèmia, els moviments es reduïren de mitjana entre un 60% i un 70% a tots els municipis de les Illes Balears, tant en mobilitat interna com intermunicipal. Menorca, Eivissa i Formentera són les que patiren descensos més notables en els desplaçaments, tot i que les Pitiüses mantenen majors taxes de moviments dins els municipis que Menorca i Mallorca. En general, a les Balears els moviments que més baixaren, entre un 70% i un 80% durant el segon trimestre de l'any 2020, foren els d'anada i tornada a

Palma, com a resultat de la disminució de l'activitat econòmica i els desplaçaments laborals. El trànsit disminuí el 2020 a Mallorca de mitjana un 30% respecte de l'any anterior.

## **5. LA MOBILITAT A LES GRANS ÀREES URBANES: BARCELONA, PALMA, VALÈNCIA**

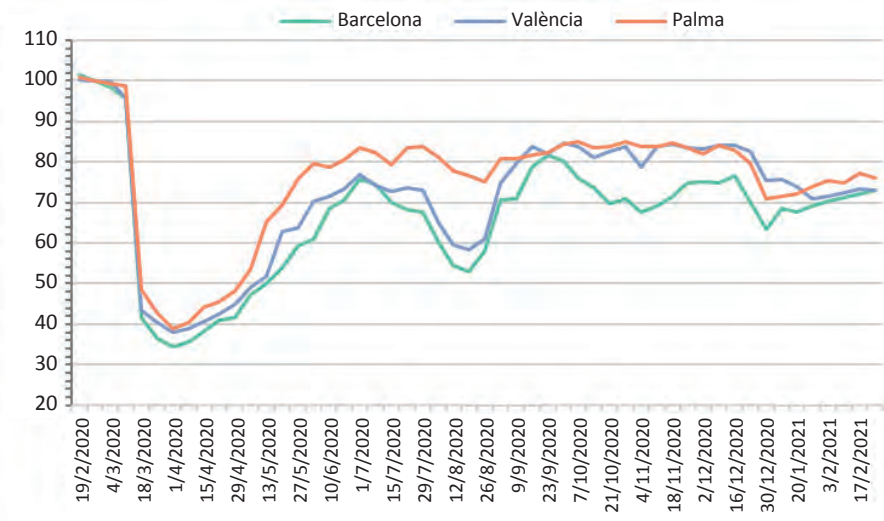
De la mateixa manera que la crisi sanitària de la covid-19 ha afectat els fluxos de mobilitat internacionals i interregionals, s'han produït també canvis molt rellevants en la mobilitat quotidiana de les àrees urbanes. Com en tantes altres variacions dels comportaments socials resultants de l'impacte de la pandèmia, caldrà veure si es tracta de canvis efímers o, per contra, de transformacions destinades a perdurar i deixar empremta en el temps. Ens aproparem a la qüestió a partir de l'anàlisi del comportament de la mobilitat quotidiana a les tres principals àrees urbanes dels nostres territoris: Barcelona, Palma i València.

En primer lloc, les dades obtingudes a partir del seguiment de dispositius de telefonia mòbil mostren que els desplaçaments quotidians de la població de les ciutats de Barcelona, Palma i València disminuïren radicalment d'ençà de l'inici de la pandèmia: si el mes de febrer de 2020 les tres ciutats, plegades, generaven un total de prop de 9,69 milions de viatges diaris, a inicis d'abril aquests fluxos havien quedat reduïts a 3,49 milions. L'evolució posterior va permetre recuperar bona part de la mobilitat, però el mes de febrer de 2021, en el conjunt de les tres ciutats aquesta era encara un 75% de la mobilitat del període pre-pandèmic, tal com pot observar-se en la Figura 14.

La incidència de la crisi sanitària sobre la mobilitat es va reflectir també sobre la distància dels viatges, que, a les tres ciutats, va quedar reduïda a prop de la meitat del seu radi anterior: si, en la situació prèvia a la pandèmia, la distància mitjana dels viatges era de 7,5 km a Palma i de 6 km a Barcelona i a València, a inicis d'abril de 2020 havia quedat reduïda a 3,7, 3,3 i 4 km respectivament. A inicis de l'any 2021 la distància mitjana dels viatges es mantenia lleument per sota de la d'abans de l'esclat de la pandèmia.

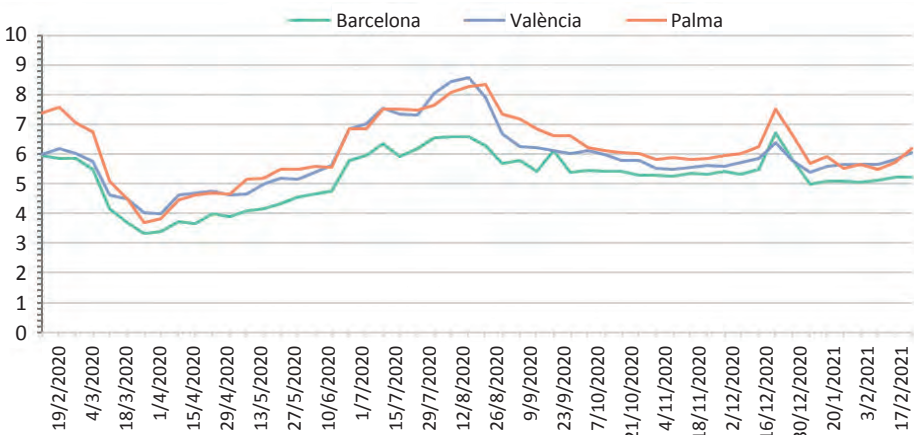
La reducció de la distància mitjana dels viatges comportà, com a conseqüència lògica, l'increment de l'autocontenció. Així, les taxes d'autocontenció, de les tres ciutats, ja força elevades en el període pre-pandèmic —81% a Palma, 77% a Barcelona i 74% a València— s'incrementaren encara fins al 87%, el 82% i el 78%, respectivament. De llavors en endavant, al llarg de l'any 2020 la capacitat de les capitals de retenir la seva mobilitat va anar disminuint, per a arribar al seu mínim en el període estiuenc. Durant la tardor les taxes d'autocontenció tornaren a augmentar fins a estabilitzar-se en valors propers a la situació anterior a l'inici de la crisi.

FIGURA 14. Variació dels viatges totals amb origen ciutat en els diferents moments analitzats, febrer 2020-febrer 2021. Barcelona, València i Palma. Índex 100



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades MITMA (2021).

FIGURA 15. Distància mitjana dels viatges en origen a les ciutats de Barcelona, València i Palma. Febrer 2020-febrer 2021



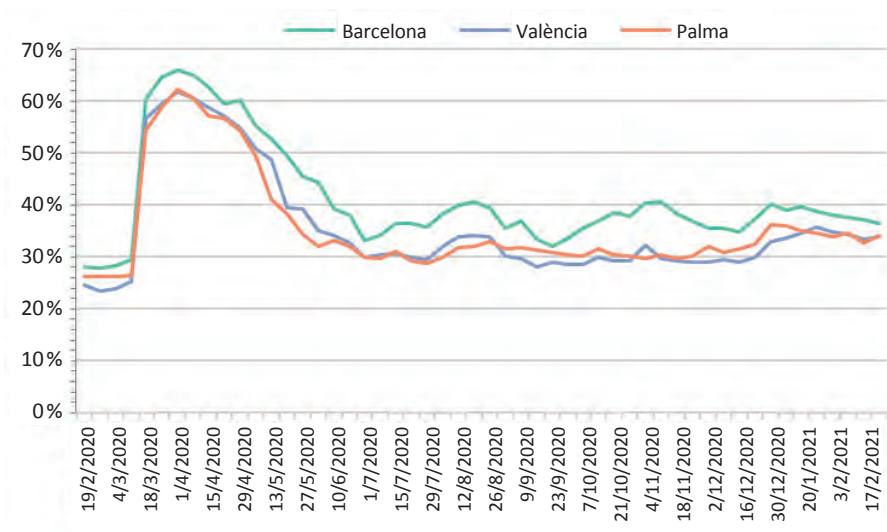
FONT: Elaboració pròpia a partir de dades MITMA (2021).

La reducció de la mobilitat assolí la seva expressió extrema en el cas de les persones que romanien a casa durant tot el dia. Abans de l'esclat de la crisi, el percentatge de residents amb aquest comportament se situaven, a les tres ciutats, al voltant d'una quarta part de la població: 24% a València, 26% a Palma i 28% a Barcelona. Aquesta proporció s'elevà fins a apropar-se als dos terços del total a inicis d'abril de 2020: 64% a Barcelona, 62% tant a València com a Palma, com mostra la Figura 16.

Les dades de mobilitat permeten constatar també que al cap d'un any de l'inici de la pandèmia totes tres capitals havien perdut població en termes absoluts: hi pernoctava en cada cas al voltant d'un 2% menys de persones (cosa que en termes absoluts suposaria una disminució d'unes 35.000 persones a Barcelona, unes 18.000 a València i 9.000 a Palma). Les variacions estacionals mostren una oscil·lació força més pronunciada a Barcelona i València, que perden prop del 20% de les pernoctacions durant el període estiuenc, mentre que Palma es mantingué força més estable, probablement per la major presència de visitants forans, com pot veure's en la Figura 17.

Finalment, l'exemple de la mobilitat en transport públic ferroviari a Barcelona indica que l'evolució de la mobilitat ha tingut també relació amb la renda de la població. Així, es constata com la mobilitat ferroviària va disminuir de manera

FIGURA 16. Percentatge de persones que romanen a casa durant tot el dia. Barcelona, València i Palma. Febrer 2020-2021

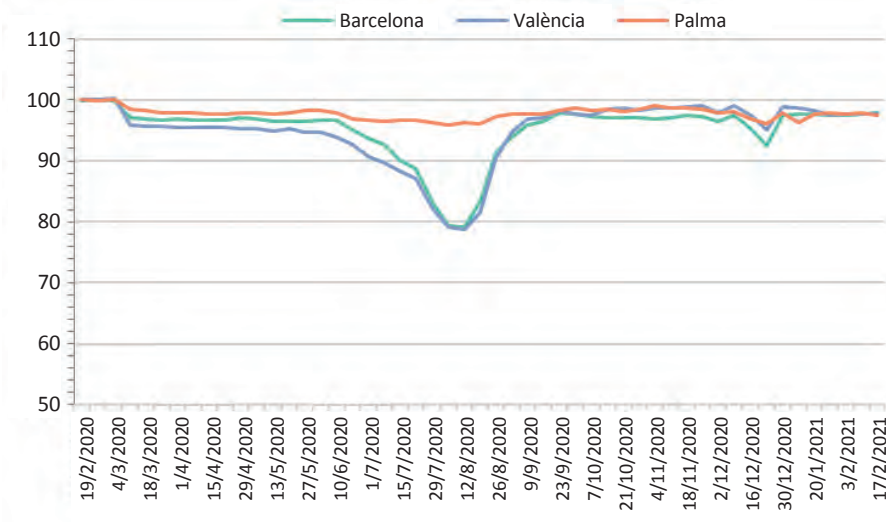


FONT: Elaboració pròpia a partir de dades MITMA (2021)



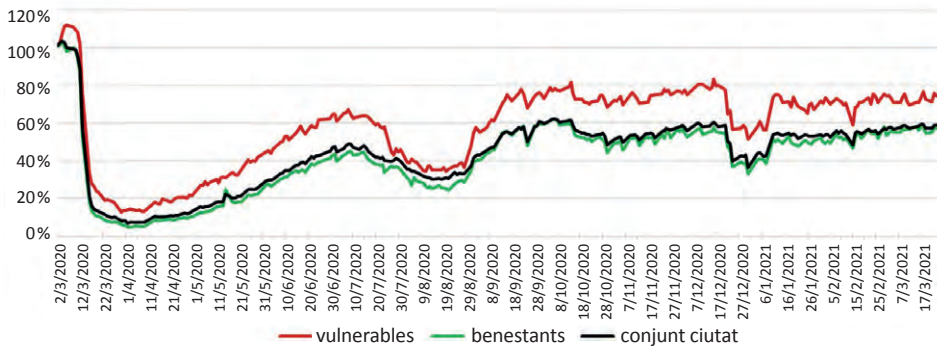
més ràpida i dràstica a les estacions situades en entorns benestants que no pas en entorns vulnerables: a finals de març de l'any 2020, en les primeres la mobilitat s'havia reduït de mitjana fins a un 6% de la situació precedent, mentre que en les

FIGURA 17. Nombre de persones que pernocten a la ciutat. Barcelona, València i Palma, febrer 2020-2021. Índex 100



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades MITMA (2021).

FIGURA 18. Evolució de la mobilitat ferroviària urbana a Barcelona. Segons vulnerabilitat de les seccions censals de l'entorn de les estacions. Febrer 2020-febrer 2021



FONT: Elaboració pròpia a partir de dades ATM i Barrios i crisis.

segones la davallada s'havia aturat al 14%. És una indicació de com, durant la pandèmia, uns grups socials han tingut major dificultat que altres per a adaptar llur comportament als riscos i les necessitats que la situació comportava.

En la recuperació posterior, les diferències en la mobilitat ferroviària registrada en els entorns més vulnerables no sols es mantingué, sinó que s'amplià. En el cas de Barcelona, durant tota la tardor de 2020 la diferència entre uns i altres entorns superà els 20 punts percentuals i el febrer de 2021 era encara de 15 punts. La relació entre les pautes de mobilitat i la renda semblen, doncs, evidents, si més no en allò a què fan referència aquestes dades. Així, s'ha indicat que els grups socials més vulnerables poden haver tingut una menor facilitat per a reduir la seva mobilitat en transport públic pel fet d'estar ocupats en sectors poc adaptables al teletreball, no gaudir de facilitats per a l'ús del vehicle privat i comptar amb menys estalvis i recursos per a afrontar un llarg període de confinament domiciliari (Checa *et al.*, 2020).

Així doncs, en la situació de pandèmia, l'alta mobilitat urbana (i no sols urbana), que ha estat tradicionalment considerada un signe d'estatus social i s'ha associat al benestar econòmic, ha vist invertir el seu caràcter: els més benestants han pogut limitar els seus desplaçaments de manera radical, mentre per als més vulnerables la mobilitat ha esdevingut una càrrega i un risc al qual no poden escapar.

## REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

- AZNAR, P. (2021). «El futuro del turismo global». *Vanguardia Dossier, El mundo después de la Covid*, gener-març 2021.
- BLANCO, I.; NEL·LO, O. (2018). *Barrios y crisis. Crisis económica, segregación urbana e innovación social en Cataluña*. València: Tirant lo Blanch.
- BOIRA, Josep Vicent (2020). «Covid-19 impacts on the freight traffic along the Mediterranean Corridor». Presentació al Working Group on the covid-19 impacts: exchange of views with MED Corridor's stakeholders. Brussel·les, 10 de desembre de 2020.
- CARBONERO, M. A.; ABRIL, D., [coord.] (2020). *Primers impactes de la covid-19 a la societat de les Illes Balears*. Palma: Universitat de les Illes Balears.
- CHECA, J.; NEL·LO, O. (2018). «Urban Intensities. The Urbanization of the Iberian Mediterranean Coast in the Light of Night-time Satellite Images of the Earth». *Urban Science* 2, núm. 4: 115. <<https://doi.org/10.3390/urbansci2040115>>
- CHECA, J.; MARTÍN, J.; LÓPEZ, J., i NEL·LO, O. (2020). «Los que no pueden quedarse en casa: movilidad urbana y vulnerabilidad territorial en el área metropolitana de Barcelona durante la pandemia Covid-19». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 87.

- «El Gran Reset». *Vanguardia Dossier, El mundo después de la Covid*, gener-març 2021.
- GARGANTI, G. (2020). «Covid-19 impacts on the freight traffic along the Mediterranean Corridor». Presentació al Working Group on the covid-19 impacts: exchange of views with MED Corridor's stakeholders. Brussel·les, 10 de desembre de 2020.
- IBESTAT (2020). *Flux de passatgers en via marítima regular per període i illa de destí i origen*, <[https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/00ce6b3e-018a-4564-b3a4-cfe49acf9f14/b354eb88-fd96-410a-a4d5-e636443b1764/es/I209016\\_0001.px](https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/00ce6b3e-018a-4564-b3a4-cfe49acf9f14/b354eb88-fd96-410a-a4d5-e636443b1764/es/I209016_0001.px)>
- IDESCAT (2021). *Accidents de trànsit amb víctimes* <<https://www.idescat.cat/indicadors/?id=anuals&n=10753&col=1>>
- MARCH, D.; METCALFE, K.; TINTORÉ, J., i GODLEY, B. J. (2021). «Tracking the global reduction of marine traffic during the covid-19 pandemic». *Nature Communications*, núm. 12, 2415 (2021).
- MARX, K.; ENGELS, F. (1848). *Manifest del Partit Comunista*. Barcelona: Edicions Treball, 1948.
- MÉNDEZ, R. (2020). *Sitiados por la pandemia. Del colapso a la reconstrucción: apuntes geográficos*. Madrid: Revives.
- MÉNDEZ, R. (2021). *Sitiados por la pandemia. Del colapso a la reconstrucción: una geografía*. Madrid: Revives, 2a edició.
- MINISTERIO DE SANIDAD (2021). Actualización n.º 480. Enfermedad por el coronavirus (covid-19). 08.10.2021 (datos consolidados a las 14:00 horas del 08.10.2021) <[https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/ccayes/alertasActual/nCov/documentos/Actualizacion\\_480\\_covid-19.pdf](https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/ccayes/alertasActual/nCov/documentos/Actualizacion_480_covid-19.pdf)>
- MIRALLES, C.; GIMÉNEZ, R., i MARQUET, O. (2021). «Cap a un nou paradigma de les relacions de la mobilitat amb l'espai». A: J. BURGUEÑO, J. [ed.]. *La nova geografia de la Catalunya post-covid*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia.
- NEL·LO, O. (2017). «El proceso de urbanización: motor i expresión de las transformaciones sociales y territoriales». A: Joan Romero [ed.] *Geografía humana de España*. València: Tirant lo Blanch, p. 289-366.
- NEL·LO, O.; LÓPEZ, J. (2016). «El procés d'urbanització». A: GINER, S; O. HOMS, O. [dir.], *Raó de Catalunya. La societat catalana al segle XXI*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans - Enciclopèdia Catalana, p. 119-148.
- OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA (OTLE) (2020). *Movilidad y transporte en tiempos de Covid-19. Informe monográfico*. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- OFICINA CATALANA DEL CANVI CLIMÀTIC (2021). *Emissions de GEH a Catalunya* <[https://canviclimatic.gencat.cat/ca/canvi/inventaris/emissions\\_de\\_geh\\_a\\_catalunya/](https://canviclimatic.gencat.cat/ca/canvi/inventaris/emissions_de_geh_a_catalunya/)>

- PORT DE BARCELONA (2021). *Dades acumulades 2020*. <[https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/81eedf24-92d4-4d53-8a2a-6dc44fbb2bad/PortBcnTrafic2020\\_12\\_ca.pdf](https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/81eedf24-92d4-4d53-8a2a-6dc44fbb2bad/PortBcnTrafic2020_12_ca.pdf)>
- PORT DE VALÈNCIA (2021). *Butlletí Estadístic anual*, <<https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/Bolet%3%ADn-Estad%3%ADstico-Diciembre-2019-PBI.pdf>>
- SEGÚI, J. M. (2019). *La geografia dels transports i de les mobilitats al segle XXI: estat de la qüestió i algunes reflexions. Discurs de recepció com a membre numerària*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, Secció de Filosofia i Ciències Socials.
- URRY, J. (2014). *Offshoring*. Londres: Polity Press.
- WALLERSTEIN, I. (2011). *The Modern World System*. Berkeley: University of California Press.