

DOSSIER DE PREMSA

Presentació dels resultats sobre els efectes de la pandèmia de la COVID-19 en la mobilitat de la població resident i visitant del Camp de Tarragona

En la jornada “Efectes de la pandèmia de la COVID-19 en la mobilitat de la població resident i visitant del Camp de Tarragona” d’aquest dimecres 9 de febrer s’hi han presentat els resultats d’un estudi liderat per la URV, que ha determinat l’impacte de la pandèmia sobre les pautes de mobilitat de les persones que resideixen al Camp de Tarragona i dels seus visitants, així com també ha avaluat quins efectes han tingut sobre la salut d’aquestes persones els canvis en els usos del transport i la mobilitat propiciats per la pandèmia.

Els resultats són fruit dels projectes “COVID-19 y movilidades en territorios turísticos: cambios de pautas y su efecto sobre la salud física y mental de visitantes y residentes (COVMOVITUR)”, finançat pel Fons Supera COVID-19 (Banco Santander, CRUE Universidades Españolas), i “Mobilitat turística en context de pandèmia a la Costa Daurada i les Terres de l'Ebre: reptes emergents i propostes per la planificació sostenible post-Covid-19 (TURISMOB)”, finançat en el marc del conveni de col·laboració entre la Diputació de Tarragona i la Universitat Rovira i Virgili (2020-2023). Hi ha treballat un equip multidisciplinari d'investigadors dels àmbits de la geografia, l'economia, l'urbanisme i la salut pública, de la Universitat Rovira i Virgili, l'Eurecat, la Universitat de Califòrnia, Berkeley, la Universitat Jaume I i l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, liderats per Aaron Gutiérrez, investigador del Departament de Geografia de la URV i membre del Grup de Recerca en Anàlisi Territorial i Estudis Turístics (GRATET).

La mobilitat dels residents

Un dels principals impactes de la pandèmia de la COVID-19 ha estat la reducció de la mobilitat de les persones, arreu del món i també al Camp de Tarragona. Segons dades de l'estudi, després de l'etapa més restrictiva de l'inici de la pandèmia, cap **al novembre del 2020 els desplaçaments quotidians realitzats pels residents del Camp s'havien reduït en conjunt un 30%**. Es van reduir tots els desplaçaments, però **els que es van reduir d'una forma més dràstica van ser les compres (59%), visites a familiars i/o amics (87%) i oci i diversió (89%)**. És a dir, aquells desplaçaments que en certa mesura no podíem o no volíem realitzar (ja sigui per tancament d'espais, per restriccions, o per por al contagi). **Els desplaçaments per feina o estudis, per altra banda, es van reduir prop d'un 25%**.

La reducció de la mobilitat, però, tampoc ha estat homogènia pel que fa als diferents mitjans de transport, un dels principals temes clau tractats en el projecte. Tot i que l'ús de tots els mitjans de transport s'ha reduït durant la pandèmia, especialment en la seva fase inicial, el transport privat (és a dir, el cotxe) va ser el que es va reduir en menor mesura (prop d'un 25%). Per contra, **el mitjà de transport més afectat per la pandèmia al Camp de Tarragona ha estat el transport públic, amb un 47% de reducció respecte la situació pre-pandèmica.** Pel que fa al caminar com a mitjà de transport, durant la segona onada de la pandèmia (novembre de 2020), s'havia reduït prop d'un 34%. El factor clau darrere d'aquesta disparitat en les reduccions de cada mode, és la por associada a cadascun d'ells. El cotxe és el mode amb menor risc percebut de contagi, per davall de la bicicleta i el caminar. **Comparativament, el risc percebut al transport públic per part de la població és el més elevat de tots.** Aquest resultat té implicacions que van més enllà de la gestió dels transports i que apunta a una situació preocupant, si es perllonga en el temps, doncs això ha resultat en una **reducció del percentatge de la població que assoleix els 30 minuts diaris a peu que recomana la Organització Mundial de la Salut.**

El projecte també ha mirat d'esbrinar si l'impacte de la COVID-19 ha estat el mateix per a tothom i per a tots els territoris del Camp de Tarragona. **Uns resultats preliminars apunten a certes diferències territorials en l'impacte de la pandèmia en els canvis en la quota modal, i que aquells que han continuat utilitzant el transport públic durant la pandèmia han estat fonamentalment els col·lectius captius,** és a dir, aquells que difícilment tenien accés a d'altres opcions per a la seva mobilitat quotidiana.

La mobilitat dels visitants

Els projectes COVMOVTUR i TURISMOB també han explorat **l'impacte de la pandèmia en les diferents mobilitats de la població visitant en aquest territori, considerant la rellevància del Camp de Tarragona i la Costa Daurada, en particular com a destinació turística, i la necessitat de gestionar els fluxos de mobilitat que es deriven de la seva activitat.**

La principal i evident conseqüència de la pandèmia en la població visitant va ser la dràstica reducció d'arribades durant el 2020, any en que **va caure el nombre de visitants prop d'un 70% al Camp de Tarragona.** Segons dades de l'estudi, aquesta reducció en el nombre de visites s'explica fonamentalment per una **disminució molt acusada en el nombre de visitants internacionals,** i la conseqüent reducció de l'ús de l'avió com a mitjà de transport per arribar a la destinació, **i comparativament, una menor reducció en els visitants provinents de regions veïnes,** que sovint s'estan més temps i que hi arriben fonamentalment en vehicle privat.

Per altra banda, entre aquelles persones que van continuar visitant el Camp de Tarragona durant els estius del 2020 i del 2021, dades de l'estudi apunten a que **van realitzar menys desplaçaments fora de la destinació i que per tant van reduir l'ús dels mitjans motoritzats.** Tal i com s'ha

observat entre els residents, **també entre els visitants el mitjà de transport més afectat al Camp de Tarragona ha estat el transport públic**, que ha passat de gaudir d'una quota modal relativament elevada, **de prop del 55%, a menys del 35% el 2020 i el 2021**. Aquestes dades contrasten amb el fet que aproximadament un 80% dels visitants enquestats l'estiu del 2021 van afirmar haver fet les mateixes activitats turístiques que abans de la pandèmia. És a dir, una part important del descens de la mobilitat turística és conseqüència del canvi tan acusat en el perfil dels visitants.

En contraposició a la resta de modes de transport, els visitants enquestats aquests dos darrers estius van reportar que **la pandèmia no havia tingut cap impacte en una de les principals activitats que es realitzen a les vacances, el passeig**. No només això, sinó que fins a **un 20% dels enquestes va indicar que durant la pandèmia havien caminat per motius recreatius més que en anys anteriors**. Això es pot explicar per la reducció dels desplaçaments fora de la destinació, juntament amb la **consideració del caminar a l'aire lliure com una activitat amb baix risc de contagi**.

Finalment, malgrat l'impacte negatiu de la pandèmia a nivell de salut mental, els visitants enquestats van indicar alts nivells de satisfacció amb la seva visita, així com **un 60% va manifestar que la visita havia tingut un impacte positiu en el seu benestar emocional**.

Un focus en l'ús del transport públic i la percepció de contagi

El transport públic ha estat de de l'inici de la pandèmia estigmatitzat com un dels principals focus de contagi. Per aquest motiu, el projecte COVMOVTUR també ha estudiat el perfil d'usuari de transport públic que, tot i el descens generalitzat en el seu ús i el senyalament com una pràctica de risc als mitjans de comunicació, ha continuat utilitzant aquest mode de transport durant la pandèmia i l'impacte que ha tingut aquesta en la seva percepció de risc de contagi i, en conseqüència, el seu benestar i salut mental. Per fer-ho, s'ha realitzat una enquesta *ad hoc* única a l'Estat Espanyol (a data d'avui) a 2.791 persones durant els mesos de desembre de 2020 i gener de 2021, realitzada a les principals estacions de bus del Camp de Tarragona.

Els resultats reflecteixen fidelment les hipòtesis dels projectes. **En una escala de l'1 al 10 (1= Gens de por i 10= Molta por), el transport públic és l'àmbit on es percep un major risc de contagi amb 5,5**, per damunt d'establiments comercials (5,4), bars i restaurants (5,3), la feina (4,7), i les visites a cases de familiars i coneguts (3,8). Per altra banda, pel que fa a la percepció del risc en les diferents localitzacions i etapes del viatge en transport públic, la que rep una valoració del risc (en una escala de 1 a 10) més alta és a l'interior dels busos (5,6), clarament per damunt de les estacions (3,8). **Per aquesta raó s'ha conclòs que són necessàries campanyes efectives de comunicació que tinguin per objecte revertir el missatge**. Això és important atès que diversos estudis realitzats en altres països (Ku et al. 2021; Darsena et al. 2020), han posat de relleu que la

implementació de les mesures per evitar els contagis, com ara portar la mascareta, redueixen el risc per damunt del 98%. **De fet, els usuaris captius, que són aquells que no tenen alternativa de transport, i que per tant, es veuen obligats a utilitzar el transport públic, tenen una percepció del risc de contraure la malaltia mentre hi viatgen un 70% menor que la resta d'usuaris.** Això es deu a que l'ús reiterat del transport públic sense donar positiu per COVID, fa retornar la confiança en aquest mode.

La conseqüència d'aquesta major sensació de risc de contagi s'ha traduït, tal com s'ha esmentat prèviament, en una disminució substancial dels usuaris de transport públic. **Aquest fet ha significat una reconfiguració del perfil d'usuari del transport públic durant la pandèmia.** Els resultats de l'enquesta van assenyalar que un **60% dels usuaris són dones, un 34,5% menors de 20 anys**, percentatge que creix fins al 58% si s'afegeix també la franja d'entre 20 i 30 anys. Un **37% són estudiants i un 15% aturats**, i pel que fa a la renda un **26% van afirmar que els ingressos familiars són inferiors a 1.000 euros**, proporció que augmenta fins al 59% si es consideren ingressos familiars per davall dels 2.000 euros. **Entre els motius principals per continuar utilitzant el transport públic, i un 68% ho fa perquè és més barat, tot i que un 72% té carnet de conduir i un 71% d'accés a un vehicle propi.**

Aquests darrers percentatges són simptomàtics que hi ha un gruix considerable d'usuaris captius en pandèmia. **També ho és el fet que hi ha més usuaris que van assenyalar que continuen utilitzant el transport públic en la mateixa mesura (53%), que aquells que n'han reduït la utilització (27%). Fins i tot hi ha un 19% que reporten haver-ne augmentat l'ús.** Pel que fa a la valoració de les mesures de prevenció, en una escala de l'1 al 7 (1 molt en desacord i 7 molt d'acord), **els usuaris consideren que són molt necessàries (6,7).** La puntuació, tot i que encara prou alta, disminueix quan van avaluar la seva **efectivitat (4,7).** **També va ser relativament alt el grau d'acord amb les afirmacions següents: s'ha reduït el nombre d'usuaris viatjant als vehicles (4,5), hi ha massa gent viatjant als vehicles (4,6), la gent respecta les mesures de prevenció (4,5) i portar la mascareta durant el viatge és incòmode (4,1)**

La necessitat de persuadir la població sobre la seguretat del transport públic és essencial, no només per evitar els efectes negatius associats a l'increment de la utilització del vehicle privat (disminució de la qualitat de l'aire, increment d'emissions de gasos d'efecte hivernacle), sinó també per disminuir les conseqüències negatives de la por al contagi sobre el benestar emocional i la salut mental dels seus usuaris. Com era d'esperar, les enquestes van indicar un empitjorament de la salut mental de la població en l'actualitat en comparació amb abans de la pandèmia.

En aquest sentit, pels que fa a la qualitat de vida, el 66,2% de les enquestades se sentia satisfeta o molt satisfeta amb la seva vida, però arrel de la pandèmia aquest percentatge ha baixat al 36%. A més, el 72,2% de les persones enquestades mai o rarament solien experimentar sentiments

d'ansietat i por abans de l'inici de la pandèmia i algunes vegades o freqüentment un 25,4%. En contrast, durant les darreres setmanes a l'enquesta, les persones que declaraven no haver-ne patit o rarament baixava a un 42,5% (30 punts menys) i algunes vegades o freqüentment un 52,3% (27 punts percentuals més), mentre que les persones que experimentaven algunes vegades o freqüentment ansietat o por augmentava fins a un 52,3%. Finalment, el 74,2% declaraven no haver patit mai o poques vegades sentiments de tristesa, desesperança o depressió i algunes vegades o freqüentment un 24%, mentre que durant les setmanes prèvies al moment de l'enquesta aquest percentatge era del 53,7% (20 punts menys) i les persones que experimentaven algunes vegades o freqüentment aquests sentiments representaven un 32,6% (6 punts més). **Les anàlisis realitzades mitjançant tècniques econòmiques han permès anar una mica més enllà, avaluant la relació existent entre l'ansietat i la percepció del risc de contagi quan s'utilitza el transport públic. La conclusió és que aquells usuaris que tenen una major percepció de risc de contagi al transport públic, pateixen nivells superiors d'ansietat.** Els resultats apunten que un increment d'una unitat (en una escala de l'1 al 10, on 1 és gens de risc i 10 molt de risc) del risc percebut de contagi al transport públic, es tradueix en un augment de l'ansietat del 4%. **Aquest resultat es dona tot i que en una escala de l'1 al 7, la valoració de l'ansietat generada per desplaçar-se en transport públic és només de 2,8.**

En una àrea geogràfica com la Costa Daurada, on durant l'estiu es produeix un ús compartit dels serveis de transport públic per part de la població resident i de la població visitant, s'ha estudiat si aquesta utilització compartida porta associada una major percepció de risc per part dels residents. Un factor clar en la percepció de risc i la seguretat en els desplaçaments en transport públic és la presència de persones desconegudes i les aglomeracions en el transport públic. Aquesta por és un fenomen molt natural en un moment de pandèmia, i va molt lligada a la idea que els turistes poden ser vectors de contagi, ja que el virus es transmet pels desplaçaments de les persones d'un territori a un altre. Per aquest motiu, l'estiu del 2020, en un moment d'obertura de les restriccions per la pandèmia i en que el turisme es va reactivar en certa mesura, es va realitzar un sub-estudi en forma d'enquesta a 306 persones usuàries de transport públic residents al territori dins el marc d'aquests dos projectes. Els resultats obtinguts assenyalen que **si bé és cert que hi ha una certa major percepció de risc de contagi al transport públic quan l'utilitzen els turistes, aquesta major percepció queda circumscrita exclusivament al 30% de persones enquestades que presenta els nivells de por al contagi més elevats.**

Les accions preses per les administracions locals en la gestió dels fluxos de mobilitat i l'ús de l'espai públic

Per últim, els projectes COVMOVTUR i TURISMOB també han volgut aprofundir en la manera que han reaccionat les administracions locals per donar resposta a la pandèmia, sobretot en la gestió dels fluxos de mobilitat a l'espai públic. Per a fer-ho, es van realitzar diferents tallers amb tècnics municipals en les àrees d'urbanisme i mobilitat d'alguns dels municipis de l'àrea d'estudi, així com amb agents clau en els àmbits de l'activisme social.

En general, els tècnics que van participar als tallers van manifestar que la pandèmia havia tingut un clar impacte en la mobilitat dels seus municipis, tant en els desplaçaments interurbans com dins del seu propi terme. Per altra banda, un cop superada la fase de confinament inicial de la primavera del 2020, els ajuntaments de l'àmbit d'estudi van emprendre accions per a donar resposta a les necessitats del moment, entre les que destaquen les que van mirar de prioritzar al vianant a l'espai públic (prop d'un 60% de les accions), fonamentalment a través de la intervenció directa a nivell de carrer (talls de carrers, ampliació de voreres, creació de carrils bici, entre d'altres). Tot i això, la continuïtat d'algunes mesures encara està pendent de revisar un cop s'acabi de superar la pandèmia.

A més a més, els tècnics entrevistats també van posar de manifest que la pandèmia havia suposat una oportunitat per tal d'accelerar i fer permanents alguns processos que ja es trobaven en marxa, com per exemple la promoció de nous mitjans de transport més sostenibles, com la bicicleta, o la gestió de la implementació dels anomenats vehicles de mobilitat personal (VMPs). Això ha estat prou generalitzat al conjunt de l'àmbit d'estudi, també en els municipis del litoral turístic, on a banda de les ja esmentades accions, es va procurar de garantir la distància social per tal de reduir aglomeracions en espais com les platges o els passejos.

Els tècnics que treballen en la gestió dels espais naturals han posat en relleu l'impacte que ha suposat l'increment de visitants durant els períodes de vacances com a conseqüència del fet que una part important de la població hagi optat per destinacions de proximitat, i per espais naturals, més segurs davant del risc de contagi de la COVID. D'acord amb ells, la massificació dels espais naturals suposa un risc a l'hora de garantir l'equilibri ambiental dels espais, a la vegada que s'ha hagut de fer front a l'arribada sobtada de visitants sense un increment proporcional dels recursos disponibles per a fer-ho. Segons els tècnics, cal gestionar de manera apropiada l'arribada de visitants, i preveure mesures com ara la regulació de l'aparcament quan sigui necessari.

Per altra banda, els representats de diverses entitats del territori relacionades amb l'urbanisme i la mobilitat van indicar que en certa mesura la COVID-19 podia haver suposat un cert canvi de mentalitat respecte de la necessitat de comptar amb un espai públic de qualitat centrat en els mitjans no motoritzats, i que en conseqüència les administracions locals havien emprès algunes

accions. Tot i això, es mostraven **més pessimistes sobre la possibilitat de que aquestes mesures perduessin en el temps**, i van transmetre que potser la **COVID-19 havia estat una oportunitat perduda de cara a millorar les quotes modals de mitjans com la bicicleta o l'anar a peu**. Per últim, també van destacar que en qualsevol cas, **el repte en l'era post-pandèmica seria la recuperació de la quota d'ús en el transport públic, que ja de per si era molt baixa en aquest territori**.