

12/02/2025

La prohibició de patinets al transport públic: una mesura de seguretat que accentua desigualtats socials



A causa de dues explosions de patinets elèctrics al transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona, se'n va restringir l'accés. Però, quines implicacions té aquesta prohibició més enllà dels aspectes tècnics i de seguretat? Personal investigador de la UAB n'ha estudiat les afectacions socials i ambientals, posant atenció a les desigualtats en l'accés a la mobilitat en entorns socioeconòmics baixos.

iStock/Chaz Bharij

Entre finals de l'any 2022 i principis del 2023, dues explosions de patinets elèctrics al transport públic (TP), una en vagons dels Ferrocarrils de la Generalitat i l'altre del metro de Barcelona, van situar al centre del debat la idoneïtat de permetre aquests vehicles a bord del transport col·lectiu. De resultes de l'intens debat social, l'1 de febrer del 2023 l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va prohibir-ne temporalment la seva introducció al TP. Durant els sis mesos següents, una comissió tècnica d'experts va analitzar els riscos i va concloure que, efectivament, el sobreescalfament de les bateries elevava el risc de provocar incendis. Finalment, després d'una pròrroga, l'octubre del 2023 la mesura va assolir el caràcter de permanent, cosa que va restringint definitivament l'accés de patinets elèctrics a qualsevol tipus de TP.

En aquest context, més enllà del caràcter tècnic dels informes impulsats pel grup d'experts de l'ATM i deixant de banda l'enfocament marcadament centrat en aspectes sobre seguretat, l'objectiu de l'estudi ha estat el d'afegir una capa de coneixement addicional que tingués en compte aspectes socials i ambientals en l'anàlisi. Per això, l'estudi explora com els usuaris de patinet elèctric integraven aquests dispositius amb el TP abans que entrés en vigor la prohibició de l'ATM, i com tenien previst adaptar-s'hi.

Els resultats mostren que, abans de l'entrada en vigor de la prohibició, el fenomen "patinet elèctric – TP" era un binomi marcadament metropolità i de caràcter ocupacional. La majoria d'usuaris que introduïen el patinet elèctric al TP, molts d'ells homes joves d'entorns socioeconòmics més aviat baixos, ho feia sobretot per desplaçaments relacionats amb la feina o amb els estudis, desplaçaments que sovint implicaven un canvi de municipi. A més, l'ús i la relació d'exclusivitat generada amb el patinet estava notablement influïda pel lloc de residència de cada usuari: aquells que residien a municipis allunyats de Barcelona tendien a fer un ús del patinet que anava estrictament acompanyat del TP. En canvi, els usuaris residents a Barcelona, a més d'utilitzar-lo en combinació amb el TP, l'havien adoptat com a mode de transport en ell mateix per anar "de porta a porta". Aquesta relació també s'intueix en el cas dels usuaris més joves, molt més propensos a fer-ne un ús indiscriminat i a haver-lo incorporat àmpliament en les seves estratègies de mobilitat quotidiana.

Com a resultat, les afectacions i disparitats a nivell social, sobretot en retrocessos en temps invertit a desplaçar-se i temps restant disponible per a obligacions quotidianes, són significatives. Els que viuen a la ciutat de Barcelona, molt més propensos a utilitzar el patinet porta a porta com a resposta a la prohibició, no sembla que hagin de renunciar al patinet en els desplaçaments afectats. Les dones, en canvi, són les que tenen més probabilitats d'haver d'afegir més dosis de TP i més temps de desplaçament com a conseqüència de la restricció per poder seguir realitzant les seves responsabilitats quotidianes. A més, els usuaris que declaren tenir menys estudis són els que tenen un risc major d'haver de deixar de fer el desplaçament afectat per la prohibició. Tot i això, el percentatge d'ús del cotxe en resposta a la restricció és baix, per la qual cosa a nivell ambiental la prohibició no sembla que hagi de tenir un impacte significatiu respecte a l'increment d'emissions de partícules contaminants.

Tenint en compte els resultats de l'estudi, la conclusió és que la prohibició ha agreujat les desigualtats en l'accés a la mobilitat, especialment afectant els grups d'ingressos més baixos i d'entorns més desproveïts de TP, qui, fruit de la combinació patinet elèctric – TP, havien incrementat els seus nivells d'accessibilitat. Per tant, animem a les administracions a fer polítiques públiques més sensibles a potencials afectacions socials, més enllà de les consideracions tècniques que sí que s'han tingut en compte en el procés. Veient el caràcter metropolità i ocupacional del fenomen, i anticipant la diferent capacitat d'adaptació de diferents perfils d'usuari, una proposta raonable podria ser seguir amb restriccions estrictes al TP de la ciutat de Barcelona, i al mateix temps, relaxar les mesures o ser més flexibles en aquells sistemes de TP d'abast metropolità. La introducció d'horaris especials durant hores puntes per a donar cabuda als patinets dins els vagons podria ajudar a matisar la prohibició i a recuperar una connexió intermodal fluida i eficient per tot un grup d'usuaris que, de cop i volta, va veure els seus nivells d'accessibilitat caure en picat.

Oriol Roig-Costa^a, Carme Miralles-Guasch^{a,b}, Oriol Marquet^{a,b}

^aDepartament de Geografia, Grup d'Estudis en Mobilitat, Transport i Territori (GEMOTT)
Universitat Autònoma de Barcelona

^bInstitut de Ciència i Tecnologia Ambientals (ICTA)

Universitat Autònoma de Barcelona

oriol.roig@uab.cat; carme.miralles@uab.cat; oriol.marquet@uab.cat

Referències

Roig-Costa, O., Miralles-Guasch, C., & Marquet, O. (2024). **Disrupted intermodality: Examining adaptation strategies to public transport e-scooter bans in Barcelona.** *International Journal of Sustainable Transportation*, 1-14.
<https://doi.org/10.1080/15568318.2024.2434881>

[View low-bandwidth version](#)