

12/02/2025

La prohibición de los patinetes al transporte público: una medida de seguridad que acentúa desigualdades sociales



Debido a dos explosiones de patinetes eléctricos en el transporte público del área metropolitana de Barcelona, se restringió su acceso. Pero ¿qué implicaciones tiene esta prohibición más allá de los aspectos técnicos y de seguridad? Personal investigador de la UAB ha estudiado su impacto social y ambiental, prestando atención a las desigualdades en el acceso a la movilidad en entornos socioeconómicos bajos.

iStock/Chaz Bharij

Entre finales del año 2022 y principios del 2023, dos explosiones de patinetes eléctricos al transporte público (TP), una en vagones de los Ferrocarrils de la Generalitat y otra en el metro de Barcelona, situaron en el centro del debate la adecuación de permitir estos vehículos a bordo del transporte colectivo. Como resultado del intenso debate social, el 1 de febrero del 2023 la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) prohibió temporalmente su introducción al TP. Durante los seis meses siguientes, una comisión técnica de expertos analizó los riesgos y concluyó que, efectivamente, el sobrecalentamiento de las baterías elevaba el riesgo de provocar incendios. Finalmente, después de una prórroga, el octubre

del 2023 la medida alcanzó el carácter de permanente, de forma que se restringió definitivamente el acceso de patinetes eléctricos a cualquier tipo de TP.

En este contexto, más allá del carácter técnico de los informes impulsados por el grupo de expertos de la ATM y dejando a un lado el enfoque marcadamente centrado en aspectos sobre seguridad, el objetivo de estudio ha estado el de añadir una capa de conocimiento adicional que tuviera en cuenta aspectos sociales y ambientales en el análisis. Por este motivo, el estudio explora cómo los usuarios de patinete eléctrico integraban estos dispositivos con el TP antes que entrara en vigor la prohibición de la ATM, y cómo tienen previsto adaptarse.

Los resultados muestran que, antes de la entrada en vigor de la prohibición, el fenómeno “patinete eléctrico – TP” era un binomio marcadamente metropolitano y de carácter ocupacional. La mayoría de los usuarios que introducían el patinete eléctrico al TP, muchos de ellos hombres jóvenes de entornos socioeconómicos más bien bajos, lo hacían principalmente para desplazamientos relacionados con el trabajo o con los estudios, desplazamientos que a menudo implicaban un cambio de municipio. Además, el uso y la relación de exclusividad generada con el patinete estaba notablemente influida por el lugar de residencia de cada usuario: aquellos que residían en municipios alejados de Barcelona tendían a hacer un uso del patinete que iba estrictamente de la mano del TP. En cambio, los usuarios residentes en Barcelona, además de utilizarlo en combinación con el TP, lo habían adoptado como modo de transporte por sí mismo para ir “de puerta a puerta”. Esta relación también se intuye en el caso de los usuarios más jóvenes, mucho más propensos a hacer un uso indiscriminado y a haberlo incorporado ampliamente en sus estrategias de movilidad cotidiana.

Como resultado, las afectaciones y disparidades a nivel social, sobre todo en retrocesos en el tiempo invertido en desplazarse y tiempo restante disponible para obligaciones cotidianas, son significativas. Los que viven en la ciudad de Barcelona, mucho más propensos a utilizar el patinete puerta a puerta como respuesta a la prohibición, no parece que tengan que renunciar al patinete en los desplazamientos afectados. Las mujeres, en cambio, son las que tienen más probabilidades de haber adquirido más dosis de TP y más tiempo de desplazamiento como consecuencia de la restricción por poder seguir realizando sus responsabilidades cotidianas. Además, los usuarios que declaran tener menos estudios son los que tienen un riesgo mayor de tener que dejar de hacer el desplazamiento afectado por la prohibición. Aun así, el porcentaje de uso del coche en respuesta a la restricción es bajo, por lo que a nivel ambiental la prohibición no parece que vaya a tener un impacto significativo en cuanto al incremento de emisiones de partículas contaminantes.

Teniendo en cuenta los resultados del estudio, la conclusión es que la prohibición ha agravado las desigualdades en el acceso a la movilidad, especialmente afectando los grupos de ingresos más bajos y los entornos más desprovistos de TP, quienes, a causa de la combinación patinete eléctrico – TP, habían incrementado sus niveles de accesibilidad. Por tanto, animamos a las administraciones a hacer políticas públicas más sensibles a potenciales afectaciones sociales, más allá de las consideraciones técnicas que sí que se han valorado en el proceso. Viendo el carácter metropolitano y ocupacional del fenómeno, y anticipando la diferente capacidad de adaptación de los distintos perfiles de usuario, una propuesta razonable podría ser seguir con restricciones estrictas en el TP de la ciudad de Barcelona, y al mismo tiempo, relajar las medidas o ser más flexibles en aquellos sistemas de TP de alcance metropolitano. La introducción de horarios especiales durante horas punta para dar cabida a patinetes dentro de los vagones podría ayudar a matizar la prohibición y a

recuperar una conexión intermodal fluida y eficiente para todo un grupo de usuarios que, de repente, vio sus niveles de accesibilidad caer en picado.

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

^aDepartamento de Geografía, 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

Referencias

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](#)