

Moció sobre la intermodalitat entre el transport públic i els patinets i monocicles elèctrics arran de la seva prohibició indefinida al transport públic

El Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona va decidir, el 19 de desembre de 2022, prohibir temporalment l'entrada de patinets i monocicles elèctrics al transport públic. La mesura es justificava per la deflagració de la bateria d'un patinet elèctric a l'interior d'un tren de FGC que va tenir lloc el 17 de novembre de 2022, i amb l'objectiu que durant el seu període de vigència, de sis mesos a partir de l'1 de febrer, s'elaborés una proposta de regulació sobre l'accés i seguretat dels patinets elèctrics i altres vehicles de mobilitat personal al transport públic de forma segura, amb la participació de diversos experts i agents interessats en la seguretat del sistema de transport. A finals de juny de 2023 es va anunciar la pròrroga de la prohibició temporal durant tres mesos més, fins al 31 d'octubre. Les Autoritats Territorials de Mobilitat del Camp de Tarragona i de les àrees de Lleida i Girona van adoptar la mateixa mesura. Per contra, en els serveis de transport urbà de titularitat municipal de Mataró, Sabadell, Terrassa, Manresa, Martorell, Abrera, Pallejà, Lloret de Mar, Olot, Sant Sadurní d'Anoia, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i Cunit els ajuntaments corresponents van decidir no aplicar-hi la prohibició temporal.

A pocs dies de finalitzar la pròrroga de la prohibició temporal, l'ATM de l'àrea de Barcelona anunciava que a partir de l'1 de novembre de 2023 la prohibició es mantindria indefinidament, en "no haver pogut establir cap escenari en què no es mantingui un factor de risc molt elevat no tolerable pels operadors de transport públic pel que fa a la seva responsabilitat en la seguretat de les persones usuàries", una decisió que les ATM del Camp de Tarragona i de les àrees de Lleida i Girona també han adoptat.

La mobilitat en patinet elèctric, i del conjunt de vehicles de mobilitat personal en general, ha experimentat un creixement significatiu des de la seva irrupció i es pot constatar que no es tracta d'una moda passatgera sinó una forma de moure's cada cop més consolidada que cal integrar en el conjunt del sistema de transport. Particularment, se'n pot destacar la seva utilitat per realitzar desplaçaments més llargs dels que se solen fer a peu, amb més rapidesa, juntament amb avantatges com la seva portabilitat i uns costos econòmics i ambientals baixos. En aquest sentit, la mobilitat en vehicle de mobilitat personal ha resultat ser especialment atractiva en combinació amb el transport públic, ja que facilita l'accés a les parades i estacions on agafar el transport públic des de l'origen del trajecte i, al seu torn, també facilita l'accés fins a la destinació final des de les parades i estacions on es baixa del transport públic. En altres paraules, gràcies a escurçar el temps i implicar menys costos per accedir al transport públic respecte altres maneres de fer-ho, els patinets i monocicles elèctrics aconseguen augmentar la cobertura de la xarxa de transport públic, especialment en polígons industrials i les zones amb més dispersió urbana, on malauradament l'oferta de transport públic de proximitat sol ser insuficient.

Malgrat que la mobilitat en vehicle de mobilitat personal encara està en una fase de creixement per poder-ne extreure conclusions sòlides, l'article "Noves mobilitats quotidianes a la metròpoli de Barcelona. La irrupció del patinet elèctric: tendències recents i oportunitats" (IERMB, 2022)¹ n'apunta algunes dades rellevants, com el major ús per part de dones en

relació a altres modes com la bicicleta, l'alt percentatge d'usuaris joves i d'origen estranger i tenir una assequibilitat que fa que el nivell de renda entre llars no sigui un condicionant significatiu per disposar-ne, a diferència del que succeeix amb el cotxe particular. A partir de les dades de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) de l'ATM de l'àrea Barcelona, el mateix article recull el major pes que té la mobilitat ocupacional (per motius de feina o estudis) en els desplaçaments en vehicle de mobilitat personal -un 31%, sense comptar les tornades a casa- respecte la resta de modes, que ascendeix fins al 43% en els casos en què es combina el vehicle de mobilitat personal amb el transport públic; una combinació que en el 74% dels casos té lloc en desplaçaments entre municipis diferents. Així mateix, segons la mateixa font, només un 33% dels usuaris habituals de vehicles de mobilitat personal declaren ser-ho del cotxe com a conductor, mentre la mitjana per a la resta de la població es troba en el 50%.

Clarament, doncs, es pot preveure que la prohibició indefinida dels patinets i monocicles elèctrics tindrà un impacte negatiu en l'ús del transport públic i dificultarà especialment la mobilitat ocupacional de les persones que els utilitzen, les quals formen part significativament de col·lectius vulnerables. Probablement, farà que els usuaris que el transport públic havia guanyat en combinació amb el patinet tornin a utilitzar el vehicle privat.

Cal assenyalar, també, que la instal·lació d'aparcaments per a vehicles de mobilitat personal a l'entorn de les estacions i parades de transport públic facilita la intermodalitat entre ambdós modes de transport, si bé no és una alternativa que permeti mantenir tots els avantatges de la combinació entre vehicles de mobilitat personal i transport públic, en no permetre disposar del vehicle de mobilitat personal en la part del desplaçament entre el transport públic i la destinació final, sovint anomenada "última milla".

Per tot això, l'Ajuntament de Vic ACORDA:

1. Manifestar a l'ATM de l'àrea de Barcelona la preocupació pel pas enrere en la promoció de la mobilitat sostenible que significa la prohibició indefinida dels patinets i monocicles elèctrics al transport públic.
2. Instar l'ATM de l'àrea de Barcelona a continuar cercant una solució segura per permetre l'entrada de patinets i monocicles elèctrics al transport públic i a col·laborar amb les administracions locals en el desplegament de mesures per promoure'n la seva intermodalitat.
3. Instal·lar, amb la major brevetat possible, un aparcament segur per a vehicles de mobilitat personal a l'entorn de les estacions de tren i d'autobusos de Vic i a la parada d'autobusos interurbans de la plaça de la Noguera.
4. Notificar l'aprovació d'aquests acords a l'ATM de l'àrea de Barcelona, al Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya, a Adif, als diversos operadors de serveis de transport públic a Vic (Renfe, Sagalés, TEISA i Autocars Prat) i a l'Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal.

1 *Disponibile a*

https://www.institutmetropoli.cat/wp-content/uploads/2022/07/ANUARI_IERMB_2021_Web.pdf#page=134