

## Els desafiaments de la nova mobilitat

# Els infractors podran ser sancionats amb 200 euros a discreció de l'operador

▶ Cada empresa de transport públic decidirà com vigila i fins a quin punt es posa exigent amb les multes que van associades als sis mesos de veto

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL  
Barcelona

Els patinets elèctrics no podran utilitzar el transport públic de tot Catalunya entre els dies 1 de febrer i 1 d'agost. En aquest temps, els usuaris de vehicles de mobilitat personal (VMP), cosa que inclou els monocicles elèctrics, tenen prohibida l'entrada al bus, el tren, el metro i el tramvia després que un d'aquests enginyers s'incendiés en un vagó de Ferrocarrils a mitjans de novembre.

Durant aquest mig any, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) elaborarà una proposta de regulació sobre l'accés d'aquests artefactes al transport col·lectiu. El que no està previst és incrementar la vigilància per fer complir el veto temporal. És a dir, no hi haurà dispositiu especial ni increment dels controls. Seran els mateixos operadors els que s'encarregaran de controlar els viatgers. La sanció, en cas que es vulgui aplicar, serà de 200 euros.

Un portaveu de l'ATM confir-

ma que seran les empreses concessionàries, públiques o privades, les que, amb el seu propi personal, s'hauran d'assegurar que cap patinet entri a les seves instal·lacions, cosa que inclou tant les estacions com els vehicles de transport públic. Si es tracta de línies de bus convencionals, el mateix conductor s'haurà de multiplicar per veure si detecta algun infractor.

En el cas que es caci un VMP a bord, el personal indicarà al viatger que ha d'abandonar el vagó o el bus a la següent parada i podrà ser sancionat. Només si es tramita la corresponent denúncia, l'afectat haurà de fer front a la multa. Si no es passa de l'advertència, circulin. En el supòsit

que es resisteixi, l'operador demanarà ajuda a la policia. Així les coses, la vigilància queda a discreció de les empreses, o sigui que pot succeir que la resposta sigui molt diferent, des de la rigidesa absoluta d'uns fins a la simple recriminació d'altres.

Que estiguin prohibits el patinet i el monocicle elèctrics implica un veto en totes les seves versions. És a dir: no val amagar-los. Així les coses, i tot i que en xarxes socials és fàcil trobar consells sobre quina és la bossa ideal per guardar el VMP i que no es vegi, si el vigilant detecta la presència del producte prohibit, la sanció caurà igualment. No diguem ja si el viatger, a més de portar-lo a sobre, decideix posar-se a carregar la bateria de liti al mateix vehicle. Recordar el



cas de les bicis plegables a l'AVE: està prohibit portar-les al descobert, però si es cobreixen amb una bossa, ni que sigui de les escombraries, ja n'hi ha prou perquè pugui pujar als vagons.

El que no està gens clar és què passarà amb els taxis. Aquest diari ha consultat l'Institut Metropolità del Taxi (Imet), que al seu torn ha remès al que decreta l'ATM. L'ens del transport metropolità, per la seva banda, assegura que és l'Imet el que ha de prendre la decisió perquè ells no tenen cap competència sobre aquest gremi del transport. De fet, l'ATM no canvia res, simplement ha posat d'acord els diferents operadors perquè siguin aquests els que en les seves condicions d'ús del transport incloquin ara el mig any d'expulsió.

Pot passar que la resposta vagi des de la rigidesa absoluta d'uns fins a la simple recriminació d'altres

O sigui, que no hi ha decisió presa sobre si els taxis de Catalunya formen part o no de la flota que vetarà els patinets elèctrics. O potser, simplement, ningú s'ho ha plantejat encara. Curiosament, Laia Bonet, regidora de Mobilitat, la persona que el 19 de desembre va assegurar que «s'ha d'estudiar si els patinets són segurs abans de deixar-los pujar al metro», és també presidenta de l'Imet. ■

## Apunt

Entre la llibertat i el patinatge



Alejandro Jiménez Imirizaldu

El nombre de patinets i altres enginyers elèctrics que circulen per Barcelona creix a ritme tropical. S'ha quadruplicat en tres anys: de 10.000 a 40.000. El que va començar com una joguina simpàtica comença a generar rebutjos i afectes més polaritzats. És eficient, pesa molt poc comparat amb una moto, no diguem un cotxe; conviu bé amb la bici; no ocupa espai públic d'aparcament i no treu fum, recorden els seus defensors. Potser no contaminen aquí, però l'electricitat tampoc és de cost ecològic zero; el liti de la bateria és el nou petroli i ja veurem el que dura; no pedalen ni es mouen, no se'ls veu venir, llisquen com espectres, donen ensurts de mort i causen el triple d'accidents, argumenten els detractors.

Un altre dels seus avantatges era un bon encaix en el transport públic. La intermodalitat, la diversitat d'oferta, la integració de títols, la inclusivitat i les rebaixes en les tarifes trobaven en el petit comodí elèctric un aliat perfecte. Fins que va cremar. Els bombers van apagar més de 20 incendis causats pel sobreescalfament de la bateria d'un patinet l'any passat. Quan va passar en un tren, al novembre, va saltar l'alarma: el foc químic és tòxic i difícil de controlar. Per això cal entendre i acatar la mesura

cautelar que des de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB, arriba avui, i no confondre la llibertat amb el patinatge. Els sis mesos que s'atorguen les administracions permetran avaluar amb detall i solvència tècnica riscos, efectes i alternatives.

La prohibició convida a imaginar dos escenaris a curt termini. Una perfecta obediència indicaria que el perfil d'usuari afectat per la mesura no és particularment abundant ni sorollós. O que existeixen alternatives. La desobediència donaria pistes del contrari, patinets de contraban al camal, la bossa o sota la gavardina, i sancions. També hi poden haver dos escenaris a llarg termi-

ni: Un, la mutació cap a màquines cada vegada més grosses i trucades, amb més autonomia. El problema vindrà si les quasmotos operen sobre una xarxa metropolitana de carril bici que ofereix marge de millora en el seu disseny, senyalització, continuïtat i abast, convivint amb usuaris més fràgils. És a dir, més accidents. Dos, una evolució cap a rodes i motors més petits i integrats. ¿A les vambes? S'especula en mitjans esportius sobre ciclistes d'elit que haurien sumat ajuda elèctrica a l'EPO. Feta la llei, fet el micromotor.

Podria utilitzar-se la conjuntura per reivindicar rodaments lliures: patins, patinets i monopatinets en les seves infinites variants esportives, cada una més guai que l'anterior. I aprofitar per animar els viatgers de rodalies penalitzats per la mesura que donin una oportunitat als pedals: la velocitat canvia poc i la salut molt. Després d'uns dies d'adaptació, els seus col·legues i amants aplaudiran el bon humor que aporta l'exercici. Els seus amors i amants celebraran la recobrada turgència d'aquests glutis. ■

**Els sis mesos de 'stand by' permetran avaluar amb detall i solvència tècnica riscos, efectes i alternatives al patinet**

■ Arquitecte per l'ETSAB, professor d'Urbanisme de la UPC i investigador del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona.