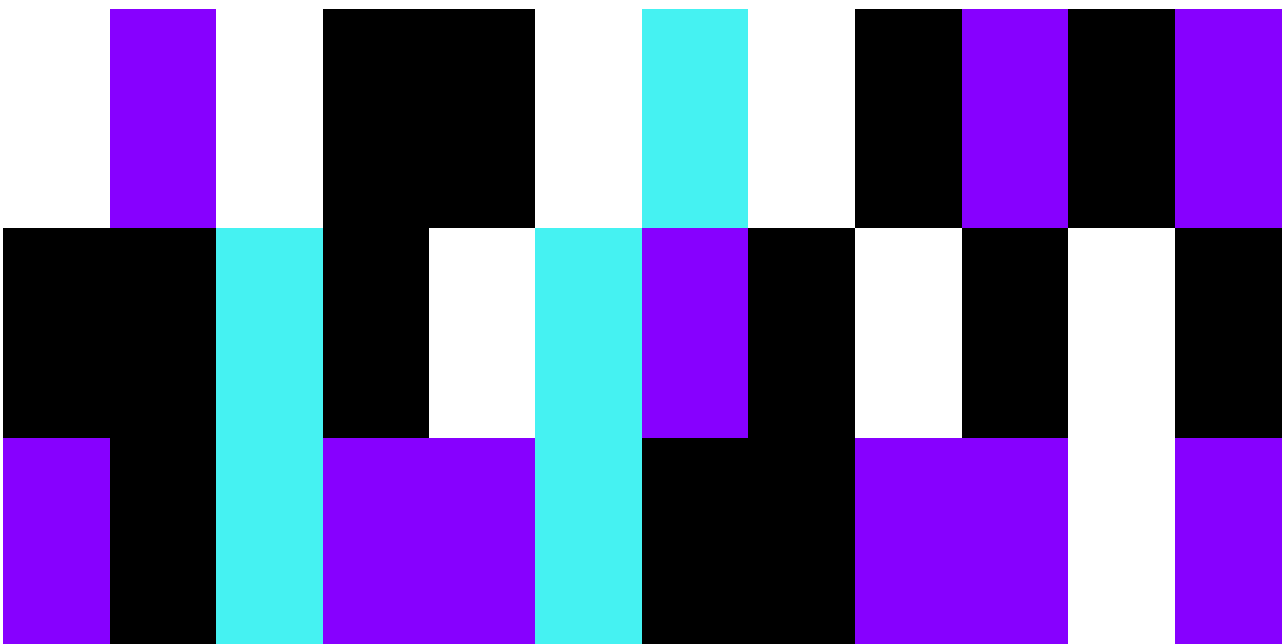


Enquesta de Victimització de l'àrea metropolitana de Barcelona (EVAMB, 2023).

Victimització i seguretat al transport públic

Desembre, 2023



- **El 17,7 %** dels fets que succeeixen a l'àrea metropolitana de Barcelona **tenen lloc en les infraestructures del transport públic** (parades, estacions i vehicles).
- Gairebé el **75 % dels fets al transport públic** es caracteritzen **per ser fets adquisitius no violents**, en concret, intents i robatoris consumats de bossa o cartera.
- Els robatoris violents i els fets violents sense voluntat adquisitiva suposen el 15,2 % dels fets i el 10 %, respectivament.
- **El 57,4 % dels fets afecten a les dones** que en són les principals usuàries. Ara bé, els homes pateixen més fets de caire violent, sigui amb o sense voluntat adquisitiva.
- A les infraestructures del transport públic **els fets es distribueixen al llarg del dia**, tot i que el major nombre de victimitzacions es produeix a la tarda (33,1 %), al matí (21,0 %) i el migdia (20,0 %), coincidint amb els moments de més afluència.
- **Més de la meitat dels fets al transport públic es produeixen durant el trajecte** (dins els vagons, autobusos, tramvies, etc.), el 43,4 % es produeixen en estacions, terminals o intercanviadors i tan sols el 6,4 % passen a les parades al carrer.
- El metro és el principal escenari de la victimització al transport públic, s'hi concentren el 58,1 % dels fets, sobretot a les línies 1 i 5.
- Els autobusos són el segon mitjà de transport on es localitzen més fets, seguits a molta distància del 2,0% dels que tenen lloc als ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i a la RENFE.
- **Malgrat que prop d'un 40 % de les persones se sent segura quan viatja en transport públic**, la major part (45,8 %) declara viatjar en estat d'alerta i un 10, 2 % s'hi sent insegura. Aquesta proporció és major entre les dones.

Autors/res

Marta Murrià Sangenís, Cristina Sobrino Garcés i José María López Riba,

Tècnic/s de suport

Núria Ruiz Forés, Jorge Cátedra Martínez, Elisabet Queralt Blanch, Jose Luís Flores Valdivieso, Francesc Coll.

Bellaterra, desembre 2023.

Índex de contingut

Introducció	4
EVAMB	5
Fitxa tècnica	5

1. Victimització a les infraestructures del transport públic	9
1.1. Activitat quotidiana, especialització funcional i espais d'atracció delictiva	9
1.2. Evolució de la victimització al transport públic	11
1.3. Seguretat personal i infraestructures del transport.....	12
1.3.1 Tipus de fets al transport públic	12
1.3.2 Perfil de les víctimes	16
1.3.3 Temporalitat i localització dels fets	20

2. Percepció de seguretat al transport públic	26
Índex de taules	29
Índex de gràfics	30

Introducció

Un dels trets característics de la vida quotidiana de les persones de l'àrea metropolitana de Barcelona és la mobilitat. En efecte, segons les darreres dades disponibles de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF, 2022)¹, de dilluns a divendres, la població de la metròpoli barcelonina realitza 11,9 milions de desplaçaments, dels quals el 93,6 % es produeixen a dins de l'àrea metropolitana; el 4,7% són de connexió exterior amb la resta del territori i, un 1,7 % es produeixen cap a fora de la metròpoli. Sigui com sigui, aquestes informacions són il·lustratives i evidencien el dinamisme de la vida de les persones. De fet, la mateixa font d'informació recull que diàriament es produeixen 4,2 desplaçaments de mitjana per persona.

Tenint en compte aquestes dades, el transport públic i les seves infraestructures juguen un rol cabdal en la mobilitat. Segons l' EMEF 2022, d'aquests 11,9 milions de desplaçaments, el 20,5 % es fan en transport públic i per tant, tant la diversitat de modes com les seves infraestructures esdevenen un àmbit clau de la vida de les persones, sigui perquè aquestes realitzen desplaçaments relacionats amb el treball o els estudis, les cures, el lleure, l'oci o per altres motius.

Des de fa alguns anys, a partir de l' Enquesta de Victimització de l'àrea metropolitana de Barcelona EVAMB, sabem que la distribució territorial i temporal dels fets de victimització ressegueix els fluxos de les activitats i de les mobilitats quotidianes de la població. Aquestes informacions han permès elaborar una tipologia d'espais en què es combinen les característiques dels llocs on han passat els fets (carrers, infraestructures de transport, comerços, equipaments) i l'activitat o ús que estaven duent a terme les víctimes en aquells espais en el moment del fet (treballant, comprant, tornant cap a casa).

Així, enguany, a partir dels resultats de l' EVAMB 2023 l'equip de convivència i seguretat urbana ha considerat pertinent dedicar aquest informe monogràfic a la victimització i a la vivència de la seguretat que té lloc a les infraestructures del transport públic per la importància que té aquest espai en la vida de les persones i, alhora, per reiterar una vegada més com la seguretat també és un àmbit de la vida que s'ha d'interpretar amb clau metropolitana.

¹ Per veure amb més detall es pot consultar: [Enquesta de mobilitat en dia feiner \(EMEF, 2022\)](#)

EVAMB

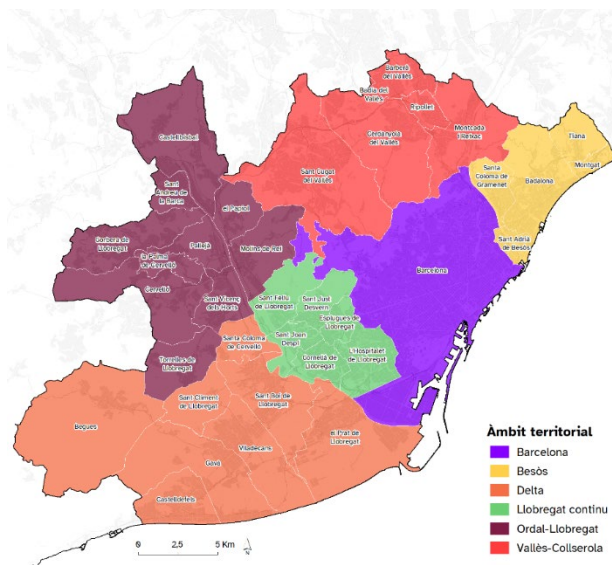
L'Enquesta de Victimització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (EVAMB) és una de les operacions estadístiques oficials sobre seguretat més antigues d'Europa a nivell local, i de les escasses amb escala metropolitana. Té la finalitat d'aproximar-se als components objectius i quantificables de la delinqüència convencional en l'àmbit urbà registrant les experiències de victimització de la població de 16 i més anys dels 36 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona i mesurant el seu sentiment de seguretat (i d'inseguretat). Es tracta, doncs, d'una operació que mesura, descriu i analitza la victimització, l'activitat delictiva i la vivència de la seguretat de la població metropolitana des de fa més de 30 anys.

Fitxa tècnica

Àmbit territorial i univers mostral

L'àmbit territorial de l'EVAMB són els 36 municipis que conformen l'àrea metropolitana de Barcelona. L'estructura interna metropolitana es subdivideix en sis àmbits territorials definits pel seu nivell d'integració física i funcional (Barcelona ciutat, Besòs, Llobregat continu, Ordal-Llobregat, Delta i Vallès-Collserola). El tractament territorial també es realitza en funció d'una variable de grandària municipal que aporta dades desagregades per cada una de les ciutats metropolitanes de més de 75.000 habitants i, de forma agrupada, pels municipis de 50.000 a 75.000 habitants, pels de 25.000 a 50.000 i pels de menys de 25.000 habitants.

Mapa 1. Àmbits territorials.



Font: Elaboració pròpia.

Disseny i dimensió de la mostra

L'univers de l'EVAMB és la població de 16 anys i més resident als 36 municipis metropolitans. El disseny mostral que s'ha utilitzat és aleatori estratificat, dividint la població en estrats definits en funció del territori de residència, el sexe i el grup d'edat, extraient una mostra aleatòria simple dins de cada estrat. S'ha optat per una afixació mixta. La primera variable utilitzada en el procés d'estratificació és la de territori (àmbits territorials i ciutats), atès que es volen oferir resultats significatius pels àmbits territorials abans esmentats i per les ciutats de més de 75.000 habitants (Badalona, Santa Coloma de Gramenet, L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès).

Cada un dels àmbits territorials i ciutats grans té un mínim de 300 unitats per tal de garantir un error màxim del 5,0 % amb un interval de confiança del 95 % i $p=0,25$ i $q=0,75$. A continuació s'estratifica la mostra segons el sexe, grup d'edat (16-29, 30-44, 45-64 i 65 i més), amb afixació segons criteris de proporcionalitat. L'Hospitalet de Llobregat realitza ampliació de la mostra a demanda i càrrec del seu ajuntament per poder fer una anàlisi més detallada dividint la ciutat en tres grans zones (Nord, Centre i Sud). En aquesta edició, Castelldefels també ha realitzat ampliació de mostra per tal de tenir dades a nivell global del municipi. El disseny mostral per a la ciutat de Barcelona consisteix en un mostreig aleatori estratificat en què els estrats es formen per

Institut Metròpoli

Enquesta de Victimització de l'àrea metropolitana de Barcelona (EVAMB, 2023).

l'encreuament dels deu districtes municipals, amb el sexe, l'edat i nacionalitat dels ciutadans (espanyola i estrangera). S'apliquen quotes per a cadascun dels estrats calculades segons el padró municipal d'habitants.

La mostra final de l'EVAMB 2023 ha estat de 7.838 entrevistes: 4.000 a persones residents a Barcelona i 3.838 a la resta de l'àrea metropolitana. Amb aquesta mostra el marge d'error per al conjunt de l'àrea metropolitana és de $\pm 0,96\%$ ($p=0,25$ i $q=0,75$) per als indicadors de victimització i de $\pm 1,11\%$ sota el supòsit de màxima indeterminació ($p=q=0,50$) per a les variables d'opinió. En ambdós casos el nivell de confiança és del 95 %. La taula següent presenta la mostra assolida i els marges d'error per als diferents territoris d'anàlisi.

Taula 1. Mostra i marge d'error segons estats mostrals.

ESTRAT	MOSTRA	MARGE D'ERROR VICTIMITZACIÓ	MARGE D'ERROR OPINIÓ
Barcelona	4.000	1,34%	1,55%
Besòs	703	3,20%	3,70%
<i>Badalona</i>	300	4,90%	5,66%
<i>Santa Coloma de Gramenet</i>	300	4,89%	5,65%
Resta Besòs	100	8,48%	9,79%
Delta	828	2,95%	3,41%
<i>Sant Boi de Llobregat</i>	301	4,88%	5,64%
<i>Castelldefels</i>	301	4,88%	5,63%
Resta Delta	225	5,66%	6,53%
Llobregat continu	1.411	2,26%	2,61%
<i>Hospitalet Ll. TOTAL CIUTAT</i>	910	2,81%	3,25%
<i>Cornellà de Llobregat</i>	300	4,89%	5,65%
Resta Llobregat continu	199	6,02%	6,95%
Ordal-Llobregat	402	4,23%	4,89%
Vallès-Collserola	499	3,80%	4,39%
<i>Sant Cugat del Vallès</i>	300	4,89%	5,65%
Resta Vallès	199	6,02%	6,95%
TOTAL	7.838	0,96%	1,11%
TOTAL sense Barcelona	3.838	1,37%	1,58%

Font: Elaboració pròpia.

Treball de camp i qüestionari

El treball de camp s'ha dut a terme per l'empresa Opinòmetre S.L entre el 13 de febrer i el 16 de març del 2023 pels municipis metropolitans i del 9 de març al 12 d'abril de 2023 per la ciutat de Barcelona. Per a la recollida de les dades s'ha utilitzat una metodologia mixta. A la ciutat de Barcelona l'enquesta és nominal autoempenada per Internet (CAWI) per la població menor de 65 anys, mitjançant prèvia invitació per correu postal i entrevista telefònica amb suport informàtic (CATI) pels de més de 65 anys. A la resta de la metròpoli s'han realitzat entrevistes telefòniques a telèfons fixes i mòbils a una mostra nominal de persones titulars i substituïdes extreta per l'Idescat i contactada prèviament per correu postal.

1. Victimització en les infraestructures del transport públic

La victimització en les infraestructures de transport públic fa referència a l'ocurrència de delictes o incidents que afecten persones que els utilitzen. L'EVAMB permet destriar de la totalitat dels fets que es recullen a l'àrea metropolitana, aquells que succeeixen concretament en les infraestructures del transport i que en el marc de l'EVAMB es consideren com espais d'atracció delictiva. És a dir, són espais o entorns específics que tenen unes determinades característiques que faciliten que en aquests indrets eventualment hi succeeixin fets delictius.

A continuació es presentaran les informacions relatives a la victimització al transport públic en detall, així com una descripció sobre els fets que hi succeeixen, tenint en compte el tipus de fet, les característiques sociodemogràfiques de la víctima, l'horari i la localització dels fets i els mitjans de transport on tenen lloc. En el darrer apartat es presentaran els sentiments o grau de seguretat que les persones expressen al transport públic.

1.1. Activitat quotidiana, especialització funcional i espais d'atracció delictiva

Al llarg de totes les edicions de l'EVAMB s'ha constatat que els fets delictius presenten regularitats quant a la seva distribució territorial i temporal al llarg del dia, doncs aquests ressegueixen els fluxos de les activitats i de les mobilitats quotidianes que es duen a terme a la metròpoli barcelonina. En efecte, la distribució territorial i temporal de la victimització és sensible a les pautes d'activitat i a les mobilitats quotidianes de la població. I aquestes configuren diferents espais d'atracció delictiva, que depenen en gran mesura de l'especialització funcional del territori. Per abordar aquesta qüestió, l'EVAMB elabora una tipologia d'espais que combina: les característiques físiques dels llocs on han passat els fets (carrers, infraestructures de transport, comerços,

equipaments...) i l'activitat o ús que estaven duent a terme les víctimes en aquells espais en el moment del fet (treballant, comprant, estar-se a casa,...).

D'aquesta combinació resulten els diferents espais que anomenem d'atracció delictiva:

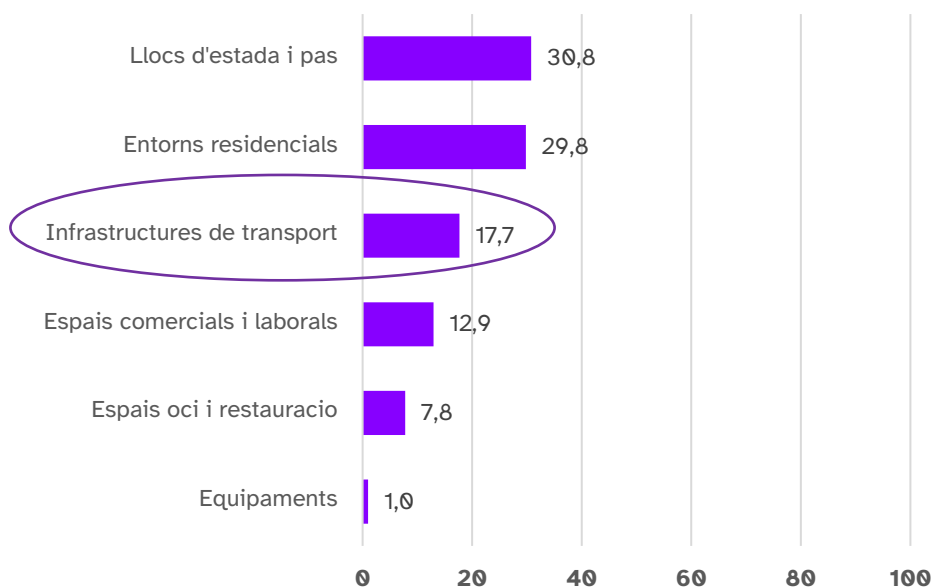
- Els entorns residencials (habitatges, escales de veïns, i carrers pròxims propers als mateixos).
- Llocs d'estada i de pas (carrers, parcs, places,...).
- Infraestructures de transport (estacions i les seves instal·lacions, parades i vehicles)
- Espais especialitzats, entre els quals es troben els comercials i laborals; d'oci i de restauració i els equipaments i instal·lacions.

L'any 2023 (fets 2022) les infraestructures del transport són el tercer espai de major atracció delictiva on es concentren el 17,7 % dels fets.

Tenint en compte aquestes informacions s'observa com:

- Els llocs d'estada i de pas (carrers, places i parcs) són els espais en què es concentra una major activitat delictiva (30,8 %).
- Els entorns residencials (habitatges, escales, accessos i carrers pròxims al lloc de residència) són els segon espai d'atracció delictiva. En concret, el 29,8 % dels fets han tingut lloc en domicilis, porteries, accessos als edificis, escales de veïns així com en els carrers més pròxims a l'habitatge.
- Gairebé el 18 % dels fets han passat en les infraestructures del transport (terminals, estacions, parades al carrer, autobusos, metros i trens) i passen a ser el tercer escenari de l'activitat delictiva.
- El 12,9 % dels fets passen als espais comercials i laborals.
- Als espais d'oci i restauració, juntament amb els equipaments, són els indrets en què es localitza una menor activitat delictiva (7,8 % i 1,0 %, respectivament).

Gràfic 1. Distribució dels fets de victimització als espais d'atracció delictiva.



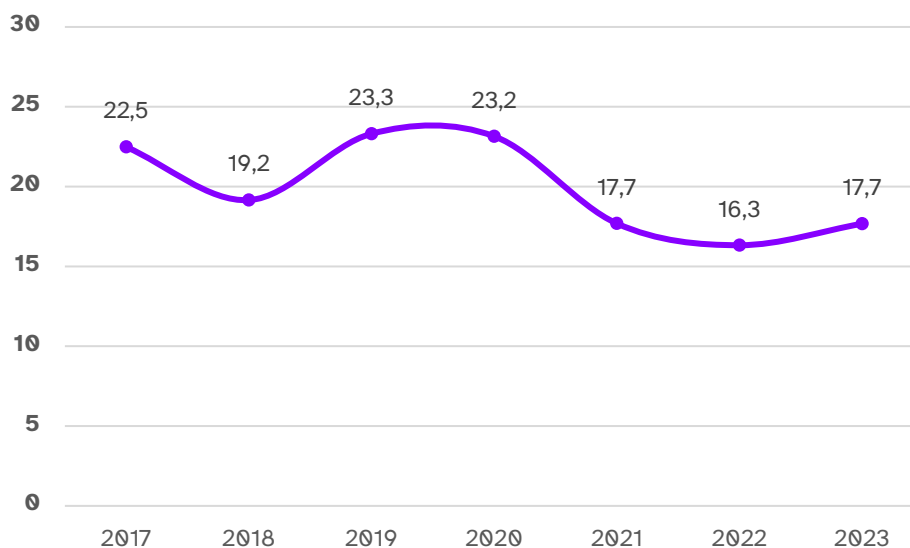
Font: EVAMB, 2023.

1.2. Evolució de la victimització al transport públic

En el gràfic següent es mostra l'evolució dels fets de victimització en les infraestructures del transport i s'observa com:

- En un primer període entre els 2017 i 2020 la proporció de fets ocorreguts al transport públic se situa entorn el 22 %, tret de l'any 2018, on es produeix una davallada.
- L'EVAMB 2021, que recull els fets ocorreguts durant el 2020, registra la davallada produïda per la disminució dels desplaçaments degut a les restriccions de mobilitat en el marc de la pandèmia.
- En les edicions 2022 i 2023, els fets que tenen lloc a les infraestructures del transport suposen entre un 16 % i un 18 %.

Gràfic 2. Evolució dels fets de victimització a les infraestructures del transport.



Font: EVAMB, 2017-2023.

1.3. Seguretat personal i infraestructures del transport

L'EVAMB permet desagregar la victimització metropolitana en 5 àmbits delictius: seguretat personal, vehicle, domicili, comerç i/o negoci i segones residències. L'àmbit de la seguretat personal agrupa aquells fets que es donen en les relacions interpersonals i que afecten a les persones o al béns que aquestes porten a sobre, com ara la bossa o carters, els telèfons mòbils o d'altres dispositius electrònics. Com és lògic en el cas del transport públic tan sols es recullen els fets relacionats amb la seguretat personal.

1.3.1 Tipus de fets al transport públic

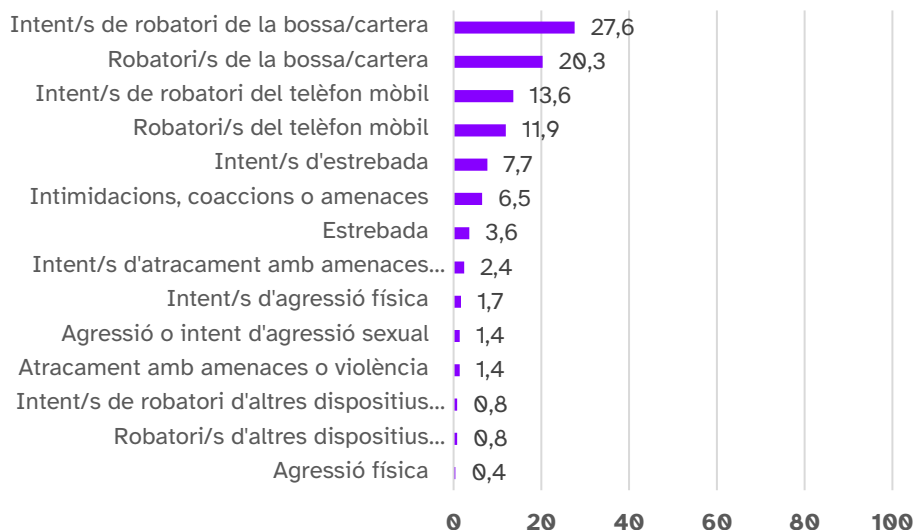
A continuació es descriuen els tipus de fets contra la seguretat personal que han tingut lloc només en les infraestructures del transport, el perfil de les víctimes, l'horari dels episodis i la localització concreta dels esdeveniments segons el lloc i el mitjà, així com les línies i les estacions amb major nombre de fets registrats per l'EVAMB 2023.

Els fets més habituals en les infraestructures del transport són els intents i els robatoris sense violència de bossa o cartera.

El gràfic següent mostra els tipus de fets més freqüents en les infraestructures del transport durant el 2022, així:

- La majoria dels fets delictius en l'entorn del transport públic són intents de robatori de la bossa o cartera (27,6 %) i robatoris de la bossa o cartera sense violència (20,3%). Mentre que les dones pateixen més els intents (29,8 % vers els 24,3 % dels homes), els homes els pateixen més els robatoris consumats (23,8 % vers el 17,7 %).
- A major distància, els intents de robatori dels telèfons mòbils i els robatoris de mòbils també apareixen entre els fets més freqüents: 13,6 % i 11,9 %, respectivament. Les dones són les que pateixen més aquest tipus de fets.
- Els intents d'estrebada suposen un 7,7 % i les dones en són les principals víctimes. En canvi, les intimidacions, coaccions o amenaces representen 6,5 % dels fets i els homes les pateixen més que les dones.
- Per sota del 5 % es troben les estrebades (3,6 %), els intents d'atracament (2,4 %), els intents d'agressió física (1,7 %), les agressions o intents d'agressió sexual (1,4 %), els atracaments amb amenaces i violència (1,4 %). Els intents i els robatoris consumats a d'altres dispositius electrònics suposen respectivament el 0,8 % dels fets. Les agressions físiques suposen el 0,4 % dels incidents.
- Entre els fets de caire més violent, destaca com en el cas de les dones es concentren les agressions o els intents d'agressió sexual (2,2 % dels fets), i en els homes, els intents d'atracament i els intents d'agressió física (4,2 % i 3,8 %, respectivament).

Gràfic 3. Distribució dels tipus de fets en les infraestructures del transport.



Font: EVAMB, 2023.

Taula 2. Distribució en les infraestructures del transport segons sexe.

	Dona	Home
Intent/s de robatori de la bossa/cartera	29,8	24,3
Robatori/s de la bossa/cartera	17,7	23,8
Intent/s de robatori del telèfon mòbil	14	13,4
Robatori/s del telèfon mòbil	13,7	9,6
Intent/s d'estrebada	8,1	7,1
Intimidacions, coaccions o amenaces	5,9	7,1
Estrebada	4,7	2,5
Agressió o intent d'agressió sexual	2,2	0,4
Atracament amb amenaces o violència	1,2	1,7
Intent/s d'atracament amb amenaces o violència	1,2	4,2
Robatori/s d'altres dispositius electrònics	1,2	0
Agressió física	0,3	0,4
Intent/s de robatori d'altres dispositius electrònics	0,0	1,7
Intent/s d'agressió física	0,0	3,8

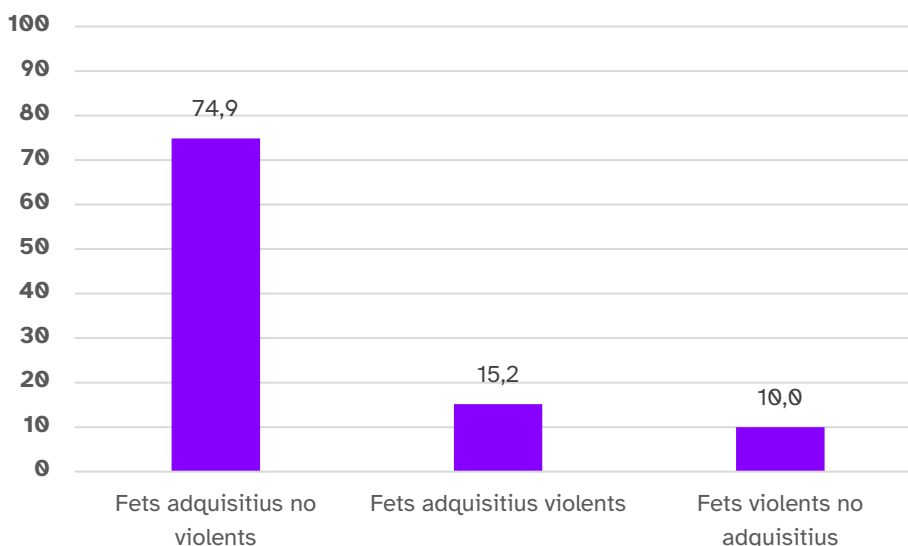
Font: EVAMB, 2023.

Gairebé el 75 % dels fets que succeeixen en les infraestructures del transport són fets adquisitius no violents.

Els fets relatius a la seguretat personal es poden categoritzar en funció del seu caràcter violent o no violent, i de la seva voluntat adquisitiva (l'objectiu de sostreure un bé material). Aquesta categorització en permet distingir entre:

- **Els fets adquisitius no violents:** s'inclouen els furts i robatoris de béns personals (bossa, cartera, telèfon mòbil o altres dispositius electrònics) que es produeixen sense violència i, sovint, sense que la víctima s'adoni de la seva sostracció. Són els més comuns en les infraestructures del transport a l'àrea metropolitana, amb un 74,9 % dels fets.
- **Els fets adquisitius violents:** fan referència a aquells robatoris de béns en els que hi ha violència (estrebades i atracaments) i suposen un 15,2 % dels fets.
- **Els fets violents no adquisitius:** són aquells fets l'objectiu dels quals no és l'apropiació d'un bé, sinó la violència física o simbòlica (les amenaces, les agressions i les agressions sexuals). Són els menys comuns en les infraestructures del transport (10 % dels fets).

Gràfic 4. Distribució dels fets en les infraestructures del transport segons voluntat adquisitiva i violència.



Font: EVAMB, 2023.

1.3.2 Perfil de les víctimes

El 57,4 % dels fets que succeeixen al transport públic els hi passen a les principals usuàries, que són les dones.

Respecte al perfil de les víctimes, del total de fets registrats per l'EVAMB en les infraestructures del transport s'observa com:

- Les dones, principals usuàries del transport públic, pateixen més fets de victimització que els homes (57,4 % i 42,6 %).
- D'acord amb l'edat, el 31,0 % de les persones entre els 45 i 64 anys són el grup d'edat que pateix més fets delictius seguit dels grups d'edat més joves (28,1 % i 28,3 %, respectivament).
- Respecte al nivell d'estudis, la situació professional i els ingressos, s'observa com les persones amb majors nivells d'estudis, ocupades i amb un major poder adquisitiu són les que pateixen més aquests fets.

Taula 3. Distribució dels fets en les infraestructures del transport segons característiques sociodemogràfiques.

SEXE	
Dona	57,4
Home	42,6
EDAT	
De 16 a 29 anys	28,1
De 30 a 44 anys	28,3
De 45 a 64 anys	31,0
De 65 i més anys	12,6
NIVELL ESTUDIS	
Sense estudis	1,8
Estudis primaris	11,9
Estudis secundaris	42,5
Estudis universitaris	42,3
SITUACIÓ PROFESSIONAL	
Estudiant	4,6
Tasques de la llar	0,8
Jubilat/da o pensionista	3,9
Actiu/ va ocupat	28,0
Atura/da	11,4
INGRESSOS	
Menys de 600 €	2,6
De 601 a 1.200 €	13,7
De 1.201 a 1.800 €	14,7
De 1.801 a 2.400 €	15,2
Més de 2.400 €	26,8

Font: EVAMB, 2023.

A les infraestructures del transport, els homes pateixen més fets de caire violent sigui amb o sense voluntat adquisitiva.

Ara bé, si ens fixem en els fets de caire violent (adquisitius o no) al transport públic, tenint en compte les característiques sociodemogràfiques s'observa com:

- Els homes pateixen més fets de caire violent, i amb una major prevalença dels fets adquisitius violents sobre els fets violents no adquisitius (53,4 % i 50,4 %, respectivament).
- Els grups d'edat que pateixen més fets adquisitius de caire violent són les persones entre els 30 i els 44 anys, seguits del grup d'edat més jove (de 16 a 29 anys). En canvi, el grup d'edat que pateix més fets violents no adquisitius són el tram d'edat més jove (33,8 %), seguits de les persones entre els 30 i els 44 anys.

Taula 4. Distribució dels fets violents en les infraestructures del transport segons voluntat adquisitiva i característiques sociodemogràfiques.

	Fets adquisitius violents	Fets violents no adquisitius
SEXE		
Dona	46,6	49,6
Home	53,4	50,4
EDAT		
De 16 a 29 anys	29,9	33,8
De 30 a 44 anys	33,2	31,2
De 45 a 64 anys	25,9	26,4
De 65 i més anys	11,1	8,5
NIVELL ESTUDIS		
Sense estudis	2,6	0,8
Estudis primaris	14,3	15,5
Estudis secundaris	38,5	50,2
Estudis universitaris	43,0	33,1
SITUACIÓ PROFESSIONAL		
Estudiant	4,7	7,5
Tasques de la llar	0,5	0,8
Jubilat/da o pensionista	6,4	9,3
Actiu/ va ocupat	22,4	31,0
Atura/da o ERO total	15,1	19,8
INGRESSOS		
Menys de 600 €	3,1	4,4
De 601 a 1.200 €	12,4	13,9
De 1.201 a 1.800 €	14,8	15,3
De 1.801 a 2.400 €	14,6	12,5
Més de 2.400 €	28,2	31,3
TOTAL AMB	15,2	10,0

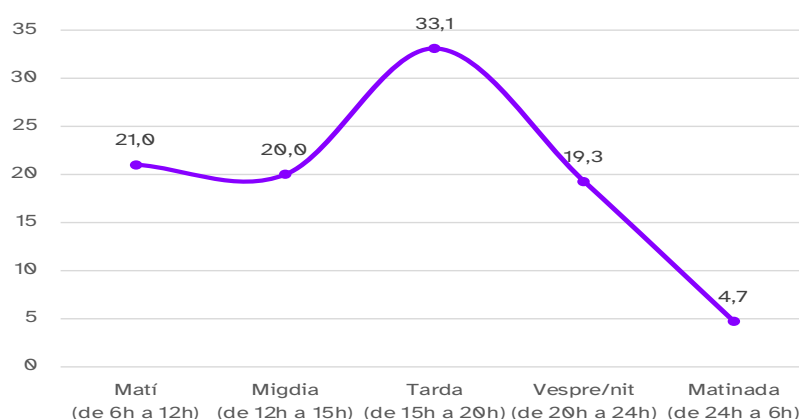
1.3.3 Temporalitat i localització dels fets

La distribució temporal s'ajusta als moments de major mobilitat de la població, resseguint la vida de les persones i la seva quotidianitat.

L'EVAMB també permet descriure els fets segons el moment del dia en què tenen lloc i el context en què ocorren. De fet, la distribució temporal dels fets en les infraestructures del transport exposa com la victimització ressegueix la distribució horària de la quotidianitat dels desplaçaments, amb un major volum dels fets delictius en els horaris de major mobilitat de la població. En concret:

- La victimització en les infraestructures del transport es distribueix al llarg del dia, tot i que el major nombre de victimitzacions es produeix a la tarda (33,1 %), el matí (21,0 %) i el migdia (20,0 %), moment que coincideix amb el major nombre de desplaçaments.
- Durant el vespre i a la nit es produeixen el 19,3 % dels fets. En canvi a la matinada és quan té lloc una menor proporció de fets (4,7 % en part perquè gran part dels transports públics no operen).

Gràfic 5. Distribució horària dels fets en les infraestructures dels transport públic.



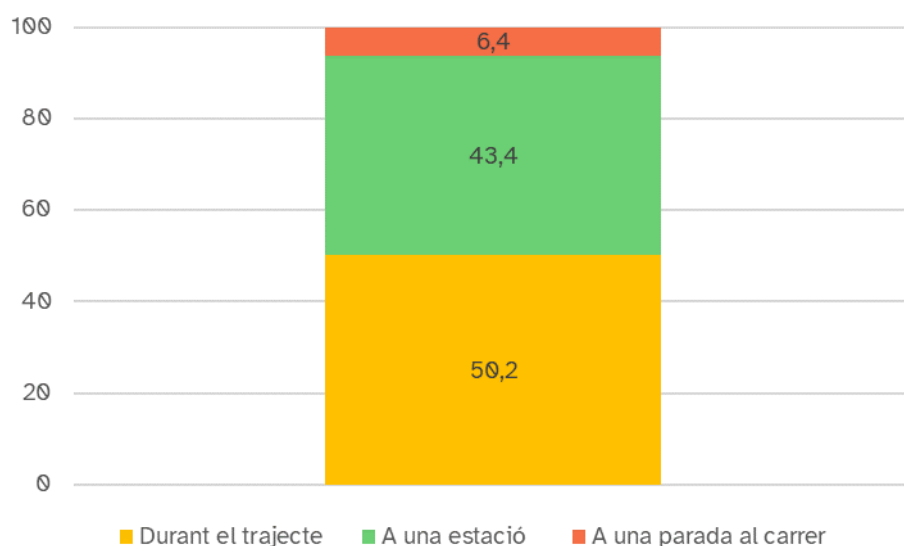
Font: EVAMB, 2023.

Més de la meitat dels fets que succeeixen al transport públic es produeixen durant el trajecte (vagons, autobusos, tramvia, etc.).

Les diferents localitzacions on es poden produir els fets es caracteritzen per la maximització del rendiment de les oportunitats delictives, això és, obtenir el major benefici possible amb el menor cost o risc. Així, la massificació que es pugui produir en vagons, autobusos i andanes, juntament amb l'anonimat generen una sèrie de dificultats per a identificar i reconèixer al delinqüent a l'hora que més víctimes potencials. Així:

- El 50,2 % dels fets en les infraestructures del transport es produeixen durant el trajecte (vagons, autobusos, tramvies, etc.). Són sobretot intents de robatori de bossa o cartera, robatoris del telèfon mòbil i robatoris de bossa i cartera que tenen lloc sense que la víctima se n'adoni.
- El 43,4 % dels fets es produeixen en les estacions, terminals o intercanviadors i entre els fets més habituals destaquen els robatoris d'altres dispositius electrònics, els intents de bossa o cartera i els intents d'estrebada.
- Tan sols el 6,4 % dels fets van tenir lloc en les parades al carrer, en què els intents d'estrebada i els robatoris de bossa i cartera són els fets més freqüents.

Gràfic 6. Localització dels fets en les infraestructures dels transport.



Font: EVAMB, 2023.

Taula 5. Tipus fets segons la localització en les infraestructures dels transport.

	Durant el trajecte	A una estació	A una parada al carrer
Robatori/s d'altres dispositius electrònics	0,0	25,0	0,0
Intent/s de robatori de la bossa/cartera	20,6	19,5	1,6
Intent/s de robatori del telèfon mòbil	18,1	18,1	2,5
Intent/s d'estrebada	16,1	16,9	4,2
Intent/s de robatori d'altres dispositius electrònics	0,0	13,8	0,0
Intent/s d'atracament amb amenaces o violència	4,4	11,1	0,0
Estrebada	6,5	10,2	2,8
Robatori/s de la bossa/cartera	19,0	10,2	3,1
Robatori/s del telèfon mòbil	19,6	9,6	2,9
Agressió o intent d'agressió sexual	9,3	9,3	0,0
Atracament amb amenaces o violència	0,9	6,3	0,0
Intent/s d'agressió física	8,7	5,8	0,0
Intimidacions, coaccions o amenaces	7,9	4,5	0,3
Agressió física	2,1	2,1	0,0
TOTAL AMB	50,2	43,4	6,4

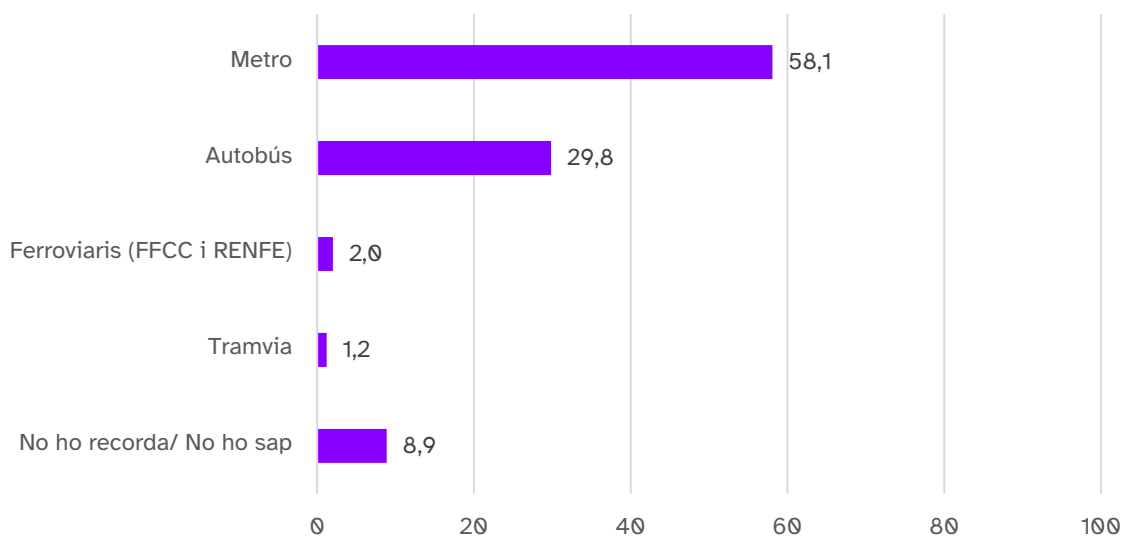
Font: EVAMB, 2023.

Més de la meitat dels fets en les infraestructures del transport metropolità succeeixen al metro de Barcelona. En concret, a la línia 1 i a la línia 5.

Respecte al mitjà de transport, els fets es concentren en el mitjans de transport de major afluència:

- Dels fets que succeeixen a les infraestructures del transport, el 58,1 % passen al metro.
- A molta distància, els segueixen els fets dels autobusos, els quals suposen gairebé el 30 %.
- El 2,0 % dels fets succeeixen als ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i a la RENFE.
- El tramvia és el mitjà de transport que concentra menys fets en les seves infraestructures.
- Ara bé, cal destacar que gairebé en el 9 % dels casos, les persones desconeixen el lloc exacte en què va succeir el fenomen.

Gràfic 7. Mitjans de transport.

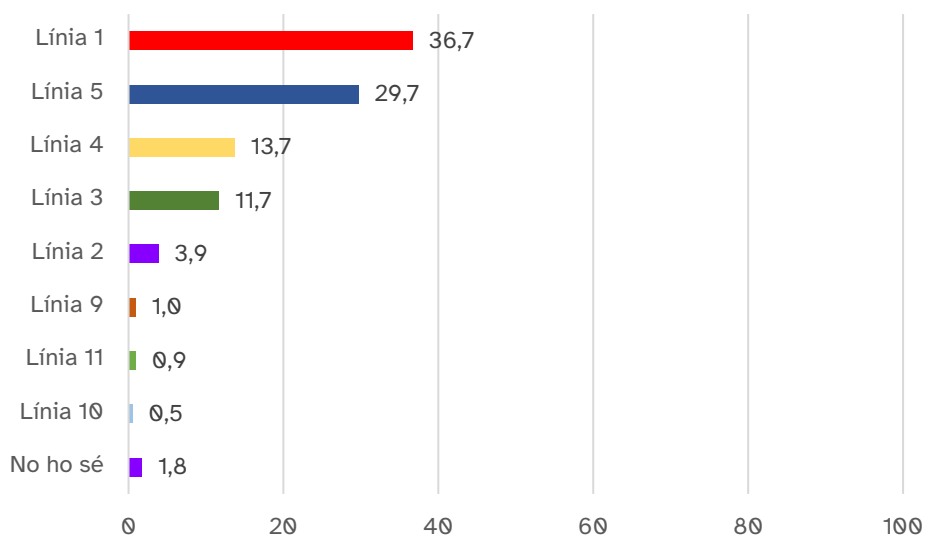


Font: EVAMB, 2023.

L'EVAMB també permet classificar els fets segons la línia de metro, d'autobús o de tren. Ara bé, atesa la gran diversitat de línies a l'àrea metropolitana dels diferents mitjans de transport, s'exposen els resultats només per a les línies de metro. Així, les línies 1 i 5 del metro són les que recullen un major nombre de fets, molt probablement perquè ambdues són les línies amb més passatgers i de major llargada, tal i com publica el darrer informe anual de la mobilitat i de l'entorn socioeconòmic a l'AMB 2022, elaborat per l'àrea de mobilitat de l'Institut Metròpoli². A molta distància, les segueixen les línies 4 i 3, i val a dir que, tenint en compte el mateix informe sobre la mobilitat i de l'entorn socioeconòmic a l'AMB 2022, en el cas de la línia 4, malgrat es recullen menys passatgers l'EVAMB ha detectat més fets, i en canvi, en el cas de la línia 3, que té més passatgers, en canvi, el registre de fets per l'EVAMB és menor.

² Per a més informació es pot consultar: [Informe de cojuntura 2022. Dades de la mobilitat i de l'entorn socioeconòmic a l'AMB.](#)

Gràfic 8. Línies de metro.



Font: EVAMB, 2023.

El mapa següent mostra la localització dels fets registrats en les estacions de metro, terminals d'autobús i estacions de tren d'acord amb l'EVAMB 2023. Es tracta d'un mapa descriptiu, que no posa en relació la victimització amb el volum de desplaçaments ni de validacions que recullen aquestes estacions. Tal i com mostra el mapa, la major localització de fets es dona en les estacions més grans, sense que això signifiqui necessàriament que el risc hi és més elevat (per a calcular el risc, les dades s'haurien de posar en relació a la població mòbil/usuària a partir d'un estudi específic sobre transport públic i victimització).

Així doncs, el mapa mostra la centralitat de la mobilitat, així com de l'activitat delictiva a Barcelona, en concret de les estacions ubicades en el centre de la ciutat, d'aquelles que actuen com intercanviadors o bé d'aquelles que es localitzen en *hubs* d'activitat econòmica com per exemple, la parada de Plaça Espanya que es troba pròxima al recinte firal (veure el detall del mapa).

Ara bé, també adquireixen importància altres indrets metropolitans que tenen la seva pròpia centralitat territorial, com poden ser per exemple les estacions que s'ubiquen a L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat i a Sant Adrià de Besòs.

Mapa 2. Distribució dels fets delictius segons parades i estacions.



Font: EVAMB, 2023.

2. Percepció de seguretat al transport públic

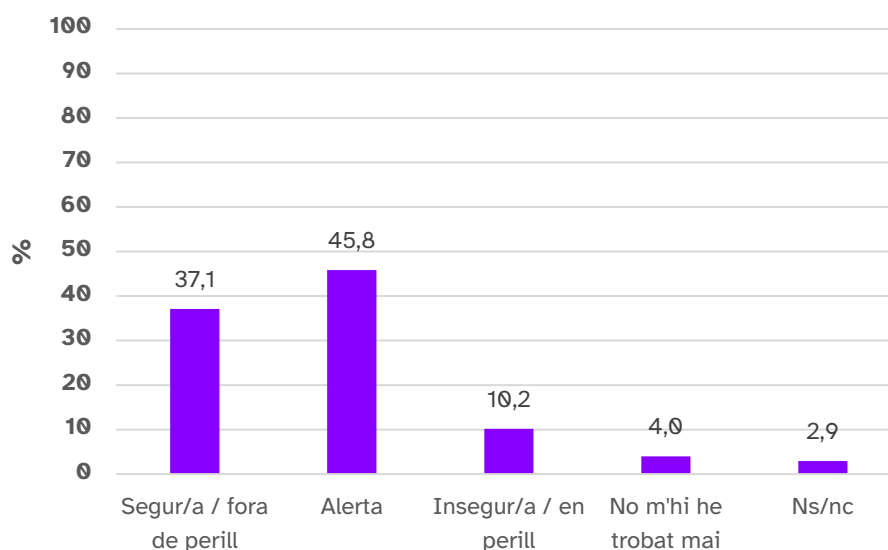
L'EVAMB compta amb una pregunta en què es demana quines són les sensacions de seguretat de les persones entrevistades en determinats i espais i circumstàncies amb la idea de copsar les inseguretats més quotidianes, doncs la percepció de seguretat no és estable, sinó que varia en determinades situacions, llocs i moments dels dia. Com es pot observar, es pregunta per tres emocions o estats diferents (seguretat, alerta i inseguretat/perill) que es poden donar en aquests espais quotidians, entre ells el transport públic.

Malgrat que el 37,1 % de les persones es senten segures al transport públic, el 48,5 % afirma que viatja en alerta o en guàrdia.

En el següent gràfic s'observa com:

- El 37,1 % de les persones se senten segures al transport públic.
- Ara bé, el 48,5 % tenen una sensació d'alerta o de guàrdia quan es desplacen en aquest mode de transport,
- i fins un 10,2 % han afirmat que s'hi senten insegures o en situació de perill.

Gràfic 9. Percepció de seguretat al transport públic.



Font: EVAMB, 2023.

Si es tenen en compte les variables sociodemogràfiques s'observa com:

- Malgrat que hi ha dones i homes que se senten segurs al transport públic, majoritàriament predomina el sentiment d'alerta, en concret és el cas del 47,4 % de les dones i del 44,1 % dels homes. Cal destacar però que l'11 % de les dones s'hi senten insegures, una proporció major que la d'homes.
- Respecte a l'edat, les persones més grans són les que s'hi senten més segures (52,6 %), mentre que les franges d'edat més joves són les que estan en alerta (54 % i 53,6 %, respectivament). Cal tenir en compte, però, que entre la gent gran hi ha una major proporció de persones que habitualment no es desplacen en aquest mode de transport i així ho han relatat.
- D'acord amb els estudis, a mesura que aquests augmenten el sentiment de seguretat disminueix i augmenta la sensació d'alerta, i aquest predomina entre les persones aturades, ocupades i entre els estudiants. De forma similar, la sensació d'alerta augmenta a mesura que els ingressos són més elevats.

Taula 6. Percepció de seguretat al transport públic segons característiques sociodemogràfiques.

	Al transport públic				
	Segur /a	Alerta	Insegur/a, en perill	No m'hi he trobat mai	Ns/nc
Dona	34,8	47,4	11,0	3,7	3,1
Home	39,7	44,1	9,2	4,3	2,8
EDAT					
De 16 a 29 anys	34,9	54,0	9,3	0,6	1,2
De 30 a 44 anys	31,1	53,6	10,6	2,8	1,8
De 45 a 64 anys	31,9	50,2	12,0	4,5	1,5
De 65 anys i més	52,6	25,0	7,8	7,1	7,6
NIVELL D'ESTUDIS					
Sense estudis	51,5	22,5	9,4	9,7	6,9
Estudis primaris	46,2	33,8	10,1	5,8	4,2
Estudis secundaris	36,0	46,8	10,8	4,1	2,3
Estudis universitaris	32,0	53,9	9,5	2,3	2,3
SITUACIÓ PROFESSIONAL					
Estudiant	54,5	39,8	5,3	0,0	0,4
Tasques de la llar	52,0	28,3	9,0	9,4	1,3
Jubilada o pensionista	55,6	23,9	8,3	10,6	1,7
Actiu/a ocupat/da	39,6	41,2	10,3	4,5	4,4
Aturada o ERO total	33,1	53,4	9,3	2,9	1,3
INGRESSOS					
Menys de 600 €	43,3	37,0	8,5	3,8	7,5
De 601 a 1.200 €	42,0	37,9	11,5	4,4	4,2
De 1.201 a 1.800 €	39,1	43,6	10,7	4,2	2,4
De 1.801 a 2.400 €	37,1	49,3	8,7	3,4	1,4
Més de 2.400 €	36,5	49,8	8,3	4,0	1,3

Font: EVAMB, 2023.

Índex de taules

Taula 1. Mostra i marge d'error segons estats mostrals.....	7
Taula 2. Distribució en les infraestructures del transport segons sexe.....	14
Taula 3. Distribució dels fets en les infraestructures del transport segons característiques sociodemogràfiques.....	17
Taula 4. Distribució dels fets en les infraestructures del transport segons voluntat adquisitiva i característiques sociodemogràfiques.....	19
Taula 5. Tipus fets segons la localització en les infraestructures dels transport.....	22
Taula 6. Percepció de seguretat al transport públic segons característiques sociodemogràfiques.	28

Índex de gràfics

Gràfic 1. Distribució dels fets de victimització als espais d'atracció delictiva.	11
Gràfic 2. Evolució dels fets de victimització a les infraestructures del transport.	12
Gràfic 3. Distribució dels tipus de fets en les infraestructures del transport.....	14
Gràfic 4. Distribució dels fets en les infraestructures del transport segons voluntat adquisitiva.	15
Gràfic 5. Distribució horària dels fets en les infraestructures dels transport públic.....	20
Gràfic 6. Localització dels fets en les infraestructures dels transport.....	21
Gràfic 7. Mitjans de transport.....	23
Gràfic 8. Línies de metro.....	24
Gràfic 9. Percepció de seguretat al transport públic.	27



Recerca urbana
per transformar

Universitat Autònoma de Barcelona

Campus de Bellaterra

Plaça del Coneixement, edifici MRA, p. 2

08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)

tel.: 93 586 88 80

info@institutmetropoli.cat

www.institutmetropoli.cat

