

Vehículos de Movilidad Personal

Está claro es que estos vehículos han llegado para quedarse y para integrarse en la movilidad de nuestras ciudades.

En las ciudades, los coches, las bicicletas y los peatones aún estamos acostumbrándonos a compartir la vía cuando han aparecido otros usuarios que nos obligan a plantearnos nuevas normas.

Además de los monopatines y patinetes tradicionales, donde es la persona la que realiza el esfuerzo para moverse, están empezando a aparecer en las calles otros artefactos que no encajan muy bien con la normativa que existe en este momento. Son los llamados Vehículos de Movilidad Personal (VMP) que son patines, monopatines y otros aparatos parecidos a los que se les ha incorporado un motor, normalmente eléctrico. Muchas personas están empezando a utilizarlos como alternativa al transporte público para moverse y también empresas turísticas para desplazar grupos de visitantes por la ciudad.

También existen otro tipo de vehículos conducidos por una persona y que se están empezando a utilizar en las ciudades para transportar pequeñas mercancías por zonas peatonales o personas al estilo de los países orientales. Estos vehículos normalmente llevan baterías y un motor eléctrico para ayudar al conductor.



Vamos a ver algunas definiciones que aparecen en la normativa relacionada con el tráfico:

- **Peatón.** Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos donde se aplica esta normativa.
- **Vehículo.** Aparato apto para circular por las vías o terrenos donde se aplica la normativa de tráfico.
- **Bicicleta de pedaleo asistido.** Bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0,5 kW, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando el conductor deja de pedalear o la velocidad supera los 25 km/h.
- **Vehículo de motor.** Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

Por otro lado, el Reglamento de circulación dice:

Los peatones que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

No parece muy razonable que a estos usuarios se les considere peatones debido a la velocidad a la que circulan, ya que pueden alcanzar velocidades de hasta 30 km/h y los de transporte tampoco se podrían equiparar a bicicletas debido al peso y a las dimensiones que pueden llegar a alcanzar. Tampoco sería coherente incluirlos dentro de la categoría de vehículos de motor, ya que ni se tienen que fabricar siguiendo las homologaciones necesarias para estos vehículos, ni es obligatorio que estos vehículos dispongan de autorización para circular (Permiso de circulación) ni que exista obligación de disponer de una póliza de seguro ni que sus conductores precisen una autorización para conducirlos (Permiso de conducir). Así mismo los conductores tienen dificultad para señalar las maniobras, bien porque carecen de señalización óptica o porque debido a sus características, los conductores no pueden soltar el manillar para señalar con la mano. Esto añade un peligro por la utilización negligente, imprudente y en algunos casos por falta de pericia, porque a veces es la primera vez que la persona utiliza estos aparatos. Por otro lado, en caso de accidente se pueden producir cuantiosos daños que no quedarían cubiertos.



Adelantándose a este problema, la Dirección General de Tráfico (DGT) publicó a finales de 2016 una Instrucción donde, hasta que se elabore una normativa específica para este tipo de vehículos, propone algunos criterios.

En principio traslada a los ayuntamientos la regulación de la circulación de este tipo de vehículos y hace ver que existe dificultad para encuadrar a estos vehículos en la categoría de peatones o de vehículos a motor. Eso sí, se deberán tratar como vehículos por lo que les desplaza de las aceras a la calzada, dejando a los ayuntamientos la posibilidad de regular su circulación en aceras, zonas peatonales o carriles especiales en función de su masa, velocidad o uso al que se destinen.

Por último hace una clasificación en función de las características físicas de estos vehículos y de los requisitos que tendrían que cumplir:

<p>Tipo A: incluye los vehículos de movilidad personal de dimensiones más pequeñas: patinetes eléctricos pequeños, rueda eléctrica y plataforma eléctrica.</p>	
<p>Tipo B: incluye los vehículos de movilidad personal de mayores dimensiones: patinetes eléctricos grandes y Segways.</p>	
<p>Tipo C0: incluye los ciclos de más de dos ruedas que se utilizan para uso personal.</p>	
<p>Tipo C1: incluye los ciclos de más de dos ruedas que se utilizan para realizar transporte de personas.</p>	
<p>Tipo C2: incluye los ciclos de más de dos ruedas destinados al transporte de mercancías.</p>	

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg	
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1	3	
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m	2 m	
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m	
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m	
Timbre	NO	SÍ	SÍ	SÍ	
Frenada	NO	SÍ	SÍ	SÍ	
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SÍ	NO

Basándose en esta Instrucción diferentes ayuntamientos con problemas de circulación con estos vehículos ya han emitido ordenanzas municipales al respecto y otros están en proceso de aprobarlas.

En función de las características propias de cada ciudad y de los problemas puntuales, cada ayuntamiento regula su circulación, pero estas son las características comunes:

UTILIZACIÓN DE LA VÍA

Los vehículos de tipo A y B podrán circular por parques públicos, carriles bici y si alcanzan los 20 km/h podrán circular por calzadas de calles 30. En algunos casos se permite la utilización de la acera a la velocidad de un peatón andando.

Los vehículos de la clase C podrán circular por los mismos sitios que las bicicletas excepto que por su tamaño fuera peligroso.

Los ayuntamientos con muchos vehículos de los tipos C1 y C2 que circulen en grupos establecen rutas y zonas de uso, número máximo de integrantes en cada grupo y la obligatoriedad de un guía.



VELOCIDAD

En la mayoría de los casos se ajustan a la velocidad máxima que propone la DGT. Es de resaltar que la mayoría de estos vehículos no tienen marcador de velocidad por lo que es difícil que el conductor pueda saber la velocidad a la que circula.

USO DEL CASCO

Será obligatorio el uso del casco en los vehículos de tipo A y B cuando se trate de actividades turísticas, comerciales o de ocio. En los de la clase B, siempre.

MÓVIL, AURICULARES, ETC.

Como en todos los vehículos está prohibido el uso de cualquier dispositivo que pueda distraer la atención del conductor. Está también prohibido el uso de auriculares.

EDAD

Para los vehículos de la clase A normalmente no existe una edad mínima siempre que estén bajo el cuidado de sus padres. En el caso vehículos tipo B formando grupos será de 16 años, y en el caso de que se realice una actividad comercial (C1 y C2) en los que el conductor será mayor de edad.

SEGURO

Solo será obligatorio un seguro en los casos de una actividad comercial, turística o de ocio. En el resto de los casos se recomienda comprobar la cobertura de otras pólizas de seguro que se puedan tener contratadas (responsabilidad civil, seguro de hogar, etc.).

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Excepto los de la clase A, todos los vehículos tendrán dispositivo de frenado, timbre y luces y elementos reflectantes cuando circulen de noche. En algunas ciudades se impone el uso de un chaleco reflectante para los vehículos de la clase A y B.

Los VMP de la clase A se han convertido en una verdadera alternativa a la movilidad urbana: plegables, ligeros y una autonomía de hasta 30 km, lo que les permite combinarlos con otros medios de transporte cuando la distancia a recorrer es mayor o no tienen permitida la circulación.

Debemos asegurarnos si la ciudad en la que vivimos existe una ordenanza municipal que regule específicamente la circulación de este tipo de vehículos y comprobar cómo afecta al nuestro en concreto. La tendencia habitual en las ciudades que están actualizando sus ordenanzas de circulación es favorecer la movilidad peatonal, dificultando e incluso prohibiendo la circulación de vehículos a motor por el centro, y como norma general, los VMP se bajan de la acera.

Octavio Ortega
Experto en Seguridad Vial
PONS Seguridad Vial

» MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



En algunos ayuntamientos se ha tenido que regular el uso de sillas eléctricas para personas de movilidad reducida ya que se alquilaban para personas que no tenían ninguna dificultad para moverse.



Ya se han establecido en algunas ciudades empresas de patinetes eléctricos compartidos de pago. Con una aplicación en el móvil lo usas el tiempo que lo necesites y lo vuelves a dejar en la calle.