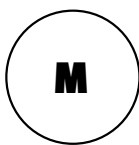


DE REPENTE, UN EXTRAÑO

HA AGITADO LAS CIUDADES EN POCOS MESES. EL PAISAJE URBANO CAMBIA CON SU PRESENCIA, PERO TAMBIÉN LOS HÁBITOS Y LAS NORMAS DE RELACIÓN ENTRE USUARIOS, PEATONES Y LEGISLADORES. ENTÉRATE DE LO QUE PUEDES Y NO DEBES HACER, CON UN PIE DELANTE DE OTRO, EN EL VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL (ASÍ LO LLAMAN) DE MODA.



Madrid, 15.00 horas. En la populosa calle de Alcalá el atasco de la hora punta desespera a los conductores del polígono de Canillejas. Un treintañero con auriculares surfea entre los vehículos con un manillar entre las manos, pero saca una cabeza a los motoristas. Lleva un patinete eléctrico, el último grito en las grandes ciudades y en los despachos de los responsables municipales. No hay duda de que el artilugio es un aliado del medioambiente, mucho más silencioso que las motocicletas. Tiene un sencillo mantenimiento económico y para aparcar basta con subirlo a casa o al puesto de trabajo. Pero le han salido muchos detractores. Critican la inseguridad vial que provoca tanto en peatones (en noviembre falleció atropellada una persona en Barcelona) como en conductores, la escasa regulación sobre su funcionamiento, la invasión de las aceras y el poco aprecio por el transporte público.

La polémica acompaña al patinete eléctrico, uno de los regalos estrella de las últimas navidades. Se trata de un vehículo de movilidad personal (VMP) que cada vez cuenta con más adeptos por las calles de nuestras ciudades y cuya popularización ha provocado cierta controversia. La Dirección General de Tráfico (DGT) trabaja en un Real Decreto para regular su circulación. Al clasificar al patinete como un vehículo, “se le aplicarán ciertas medidas del Reglamento de Circulación, como los controles de alcohol y drogas o la prohibición del uso de auriculares y dispositivos electrónicos”, señala el subdirector general de Movilidad y Tecnología de la DGT, Jorge Ordás. Los ayuntamientos, a través de sus ordenanzas municipales, podrán aplicar otras medidas para regular su uso en las vías urbanas.

PENDIENTE DE REGULACIÓN.

La versatilidad es uno de los puntos fuertes de los patinetes eléctricos y, por extensión, del resto de VMP. Los avances tecnológicos los han hecho muy fáciles de usar. Se pueden doblar y llevar encima en el bus o el metro, o subirlos a la oficina. Otra ventaja es su precio –es posible adquirirlos desde poco más de 200 euros, aunque pueden alcanzar los 3.000 en los modelos *premium*– y su mante-



**Las aceras,
prohibidas.**
En casi todas
las ciudades
está restringida
la circulación
por la zona
reservada a los
peatones.

“Los patinetes eléctricos no estaban pensados para la movilidad habitual, de ahí el vacío regulatorio”, reconocen en el Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

nimiento, muy económico. “Pero sería un error pensar que va a desbancar a otros medios de transporte que ya existen. Es simplemente una opción más. Una alternativa muy buena, sobre todo en las grandes ciudades, siempre y cuando se le dote de una buena regulación”, insiste Juan Jiménez, presidente de la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal. Por si fuera poco, apenas gasta más que la recarga, mientras un coche de gasoil o uno de gasolina consume de 5 a 10 litros de combustible cada 100 km.

No existen datos oficiales sobre el número de usuarios y de ventas, pero el sector admite que en el último año se ha disparado su utilización. Solo en los últimos meses de 2018, una decena de empresas han lanzado servicios de patinetes eléctricos compartidos (*sharing*) en varias ciudades. En el centro de Madrid, Barcelona y Bilbao, sobre todo, se han integrado en el paisaje urbano en tiempo récord. Pero, an-



Clasificación de la DGT del patinete y sus ‘hermanos’

	A	B
Velocidad máxima	20 km/h	30 km/h
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg
Capacidad máxima (personas)	1	1
Ancho máximo	0,6 m	0,8 m
Radio giro máximo	1 m	2 m
Peligrosidad superficie frontal *	1	3
Altura máxima	2,1 m	2,1 m
Longitud máxima	1 m	1,9 m
Timbre	NO	SÍ
Frenada	NO	SÍ

* La DGT establece 4 niveles de peligrosidad para vehículos de tipo A y B:
 · Altura frontal inferior a 0,5 m sin ángulos peligrosos
 · Altura frontal superior a 0,5 m sin ángulos peligrosos
 · Altura frontal inferior a 0,5 m con ángulos peligrosos
 · Altura frontal superior a 0,5 m con ángulos peligrosos

A (Rueda eléctrica, monociclo, hoverboard, patinete pedestre).



B (Segway, patinete eléctrico).





te ese vacío legal, algunos ayuntamientos, como el de Madrid, han sido especialmente contundentes: en diciembre de 2018 obligaron a las tres empresas que ofrecían este servicio (Lime, Voi y Wind) a retirar temporalmente sus vehículos, al no haber aportado la documentación necesaria para operar con normalidad. En San Sebastián y en Bilbao, muy tolerantes con los patinetes, tienen claro, a la espera de la ley estatal, que cualquier regulación debe implicar al coche, no a las tradicionales formas ecológicas de desplazarse (en bicicleta o a pie). En Bilbao, el 87% de las calles del centro tienen la velocidad limitada a 30 kilómetros por hora, lo que hará más fácil la convivencia entre los vehículos tradicionales y los nuevos artefactos.

Más allá de la particularidad de las normativas locales, existen elementos comunes: en la mayoría de las ciudades, los patinetes eléctricos no podrán circular por las aceras; su velocidad máxima está limitada en las calzadas a 30 km/h, en el mejor de los casos, y se establecen diferentes sanciones en caso de no cumplir con las normas de circulación establecidas. El objetivo es proteger al peatón y acotar la *ley de la selva*

Los expertos

Julián Sastre y Cinta Romero

“El futuro del patinete pasa por incluirlo dentro del sistema de transportes de las ciudades”



¿La irrupción del patinete es una burbuja que acabará por estallar?

Es posible, por el crecimiento acelerado en el último año de la mano de empresas como Lime o Xiaomi. Pero con esta burbuja se ha logrado acercar a ciudadanos y turistas a una nueva forma de desplazarse, y comprobar el beneficio de dejar el coche.

¿Por dónde pasa su futuro? Por incluir el patinete dentro del sistema de transporte urbano. Y para ello, es fundamental que las ciudades se doten de estudios y planes de movilidad realistas, así como regular la convivencia entre todos los medios de transporte (peatón, bicicleta, patinete, autobús, tranvía, vehículos... y vehículos autónomos). Y por supuesto, avanzar hacia un modelo que permita liberar a las ciudades de tantos coches, recuperando el espacio público de calidad.

¿Tienen algún inconveniente? Entre sus aspectos discutibles están la menor estabilidad y mayor vulnerabilidad física (frente a la bicicleta) y la falta de seguridad percibida al ir entre el tráfico, que da miedo a la gente. También una cuestión relacionada con la sobreocupación del limitado espacio público, como ocurrió con las bicicletas asiáticas sin candado de alquiler en Madrid y las motocicletas.

Las calles, las aceras, no pueden convertirse en cementerios de patinetes que impidan la circulación del resto de personas.

¿También se vive este auge en el resto de Europa? En ciudades como Londres, París o Berlín, el crecimiento es espectacular. De hecho, París ha regulado su utilización mediante una ordenanza municipal que se asemeja en muchos aspectos a las de Madrid y Barcelona. Suiza incluso cuenta con una ley estatal que regula los vehículos de movilidad personal y, en determinados casos, puede solicitar carnet de conducir.

¿Ven solución para la movilidad en las grandes ciudades? Se precisa una actuación integral (basada en Planes de Movilidad Urbanos Sostenibles, conocidos como PMUS), basada en diversos pilares. Hay que invertir la pirámide de diseño: antes se pensaba primero en dónde poner los coches; ahora, pensemos en crear ciudad y en la movilidad no motorizada. Y, después, en los vehículos. Hay que desarrollar la ciudad, teniendo en cuenta las necesidades y efectos en la movilidad. A esa visión integral de territorio y transporte se une la visión integral modal: todos los modos o medios de transporte tienen su lugar y hay que contemplarlos bajo el prisma de la sostenibilidad.

*Expertos en transporte urbano y movilidad sostenible. Consultores del Instituto de Movilidad.



En ciudades como Bilbao, no se puede circular a más de 30 km/h en el 87% de las calles del centro, lo que hace más fácil la convivencia con el coche.

mini, patinete eléctrico) con una velocidad máxima de 30km/h, y los VMP de tipo C (bici con pasajeros, trixie y bici con pasajero mirando hacia atrás), que pueden alcanzar los 45km/h.

“Fomentar y divulgar estas directrices” es clave para que los usuarios “sean conscientes de cómo debe utilizar los patinetes eléctricos”, sostienen Cinta Romero y Julián Sastre, consultores del Instituto de Movilidad. “Si las ciudades se preparan para albergar estos modos sostenibles de transporte de manera equitativa y segura, y garantizar la convivencia con otros modos, es posible que el patinete haya venido para quedarse”, añaden. “Hay que valorar si realmente generan un beneficio para la sociedad y la movilidad. Eso nos ayudará a tomar decisiones”.

Hay voces, más optimistas, convencidas de las virtudes de este nuevo vehículo. “Seguramente saldrán nuevos modelos, se aumentará en seguridad...”, señala el concejal de Mobilitat Sostenible del Ayuntamiento de València, Giuseppe Grezzi. La capital valenciana está en trámite de aprobar una nueva ordenanza que establece las velocidades máximas en 20 km/h, si el patinete eléctrico se encuentra a la altura de la calzada, y de 15 km/h si está encima de la acera (en esta ciudad, de momento, sí dejan circular por ella). Además, en las calles peatonales no podrán superar los 10 km/h. “No comparto que se quiera hacer lucha política y demagogia con este asunto. Debemos entender que el cambio climático y nuestra propia salud nos aconseja cambiar nuestros hábitos de movilidad. Ante la ocasión que supone la aparición de los VMP, lo que no podemos hacer es estar a la defensiva y poner impedimentos. Es una oportunidad que tenemos que aprovechar”, concluye Grezzi.

en la que vivían inmersas muchas ciudades con respecto al uso de unos vehículos que han vivido demasiado tiempo en un limbo legal. “Los patinetes eléctricos no estaban pensados para la movilidad habitual, de ahí el vacío regulatorio”, admite la directora técnica del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, Rocío Cascajo, que aboga por establecer una “vigilancia” necesaria para que su uso sea el adecuado. “Seguramente, como en el caso de las bicicletas, deberían impartirse cursos de formación para circular. Y también instaurarse un sistema de puntos, ¿por qué no?”, reflexiona esta experta en movilidad. Ante el creciente número de accidentes con lesiones involucrando patinetes (más de 270 repartidos por 44 ciudades en los primeros 11 meses de 2018), la Fiscalía instó en diciembre a las diversas policías locales a que los investigaran con mayor esmero.

GARANTIZAR LA CONVIVENCIA, UN RETO.

En 2016, la DGT ya publicó una instrucción en la que catalogaba a los patinetes eléctricos como VMP. Estos vehículos de movilidad personal “generan situaciones de riesgo al compartir el espacio urbano con el resto de usuarios”, admitía Tráfico. Por ello, el documento establecía varias categorías en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello: los vehículos de tipo A (monociclo eléctrico, *hoverboard*, patinete *pedestre*...), que pueden alcanzar un máximo de 20km/h; los vehículos de tipo B (*segway* adulto, *segway*

6 DUDAS ANTES DE COGER EL MANILLAR



¿Necesito seguro para circular en patinete eléctrico?

Si el patinete es

propio, no es necesario contratar un seguro para circular con él. En cualquier caso, podemos comprobar si en nuestra póliza de seguro de hogar tenemos incluida alguna cobertura de responsabilidad civil para bicicletas y patinetes, algo habitual (aunque no esté generalizado). Si el patinete es alquilado, el seguro sí es obligatorio y debemos comprobar que el contrato de alquiler incluye un seguro de responsabilidad civil y otro personal de accidentes para el conductor.



¿Es obligatorio el uso del casco?

Depende. Es obligatorio en todo el

país hasta los 16 años cuando se trata de un patinete particular. A partir de esa edad, se recomienda. También es normativo el uso del casco para aquellos conductores de patinetes eléctricos de gran tamaño (los vehículos de tipo B), y para los usuarios de patinetes eléctricos alquilados y de uso turístico. De momento, la DGT no ha dado pistas sobre si incluirá o no este punto en la futura normativa estatal, pero los expertos coinciden en que debería ser obligatorio, sobre todo por la vulnerabilidad a la que se expone el usuario. Esto es especialmente importante cuando

el patinete comparte la vía de circulación con el resto de medios de transporte, como ocurre en las grandes ciudades. Es muy sensible a baches, golpes, frenazos y otras eventualidades.



¿Pueden conducirlo los menores de edad?

Depende de las

ordenanzas municipales. En Madrid, la edad mínima es de 15 años. En Barcelona se amplía a los 16, y los menores de esa edad podrán utilizarlos fuera de las zonas de circulación en espacios cerrados al tráfico bajo la responsabilidad de sus padres, madres y tutores o tutoras. Y en Pamplona, la edad legal baja hasta los 14. Un patinete eléctrico es un vehículo de movilidad personal y, como tal, su uso debe ser unipersonal. Más de dos personas sobre un patinete resulta peligroso, y algunas empresas de alquiler especifican que está prohibido llevar pasajeros.



¿Se puede circular por la acera?

A falta de que se apruebe la ley estatal

—que podría estar lista el próximo verano—, casi todos los ayuntamientos prohíben la circulación de los patinetes eléctricos por las aceras y los espacios peatonales. Es decir, solo pueden subir a las aceras aquellos que no tengan motor

y no superen los 5 km/h. El objetivo es proteger al peatón y garantizar su seguridad. El resto de vehículos de movilidad personal deben circular solo por la calzada. También podrán ocupar los carriles bici, pero nunca el carril bus ni los conocidos como ciclocarriles (estos están situados en una calzada y por ellos pueden circular bicicletas y otros vehículos, a un máximo de 30 km/h). Además, deberán disponer de timbre, sistema de frenado, luces y elementos reflectantes homologados. Cuando no haya opción de circular, el usuario debe caminar por la acera.



¿A qué velocidad puedo circular?

En la instrucción que la DGT promulgó en 2016 en la que cataloga a los patinetes eléctricos como VMP, declara que la velocidad máxima para los de tipo A es de 20 km/h (en los de tipo B se amplía a 30km/h). En cualquier caso, hay que estar pendientes de la señalización.



La sexta duda no es tal: es una advertencia. Si no bebes para conducir un

ciclomotor, un coche, un camión o una bicicleta, tampoco debes conducir un patinete eléctrico bajo los efectos del alcohol o otras drogas. La inminente ley contempla los controles de estas sustancias y la prohibición del uso de auriculares y dispositivos electrónicos.