

Vehículos de movilidad personal, un nuevo reto para la seguridad vial

DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES.
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA

@aecarretera



Foto: @aecarretera

La generalización de nuevos modelos de movilidad en las ciudades, especialmente en las de tamaño mediano y grande, está contribuyendo a un cambio notable en el paradigma de los desplazamientos de personas y mercancías.

En la actualidad se busca una movilidad más sostenible, otorgándose un papel determinante al transporte público dentro de los espacios urbanos y periurbanos. Una búsqueda que tiene como escenario, tal y como reconoce la propia Comisión Europea, la conversión de las ciudades en el motor del crecimiento económico y el empleo. Así, según las últimas estadísticas disponibles, en el año 2010 el 73% de los ciudadanos europeos vivían en áreas urbanas, un porcentaje que podría elevarse hasta el 80% en 2050, cuando se prevé que se alcance una tasa de urbanización de más del 90% en países como Suecia, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Malta y Luxemburgo.

En este contexto de clara tendencia hacia la súper población de los centros urbanos, la transformación hacia una movilidad más sostenible se ha visto acelerada por los inconvenientes asociados a los vehículos tradicionales, tales como congestión, emisiones contaminantes,

ruido, alto coste y escasa disponibilidad de aparcamiento, peajes urbanos, problemas de seguridad vial, etc.

En efecto, los cambios en los modelos energéticos, las restricciones a la circulación por motivos medioambientales y la mayor concienciación de la población han derivado en la aparición y rápida generalización de nuevos sistemas y modelos de movilidad. Algunos ejemplos que podemos citar son la disponibilidad de vehículos poco contaminantes de alquiler por tiempo reducido o los sistemas de bicicleta pública eléctrica, ya implantados en muchas ciudades del mundo. Que no precisen de licencias de circulación; que, *a priori*, se pueda recurrir a las infraestructuras existentes para su uso (aunque sería necesario valorar la idoneidad, desde el punto de vista de la seguridad, de que convivan masas y velocidades dispares en la misma vía y, por lo tanto, la necesidad de crear espacios segregados para los distintos tipos de usuarios), y que no exijan una inversión significativa son factores que explican el éxito de este modelo en las ciudades

Junto a las bicicletas eléctricas, ha ido apareciendo en nuestras calles un conjunto de vehículos de movilidad eléctrica y de pequeño tamaño denominados vehículos de movilidad personal (VMP). Su origen es reciente. El primer *Segway Personal Transporter* (Segway PT - transportador personal), consistente en un dispositivo de transporte con autobalanceo, se presentó en diciembre de 2001.

Segways, patinetes eléctricos, *hoverboards*, etc. son algunos de los nuevos medios de transporte que se pueden ver hoy en día en la mayoría de las ciudades españolas. A falta de datos oficiales, la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUVMP) estima que actualmente circulan en nuestro país más de 20.000 VMP, de los que aproximadamente 5.000 están en Madrid.

Estos vehículos han pasado de ser un elemento de ocio a convertirse en la principal forma de transporte de muchos ciudadanos; como muestra, cabe citar los datos publicados recientemente por el Centre de Gestió de Trànsit de Valencia, que ponen de manifiesto que 1 de cada 5 vehículos que circula por la principal arteria comercial de la capital del Turia son bicicletas y patinetes.

TEMA DE PORTADA

Son rápidos, cómodos, ligeros y fáciles de guardar, no requieren esfuerzo físico, su coste de adquisición no es elevado, así como sus costes de mantenimiento y utilización. Son ecológicos y existen interesantes opciones de alquiler. No es de extrañar que sus ventas en Europa se dupliquen cada año.

Pero no todo son ventajas. Los *segways*, patinetes eléctricos y *hoverboards* son inseguros y peligrosos para ocho de cada diez conductores y peatones (82%), tal y como pone de relieve el informe “Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial”, elaborado por la Fundación MAPFRE, en colaboración con la Asociación Española de la Carretera (AEC).

Según este estudio —que, por primera vez, analiza la opinión y percepción sobre la existencia de este tipo de vehículos entre más de 500 conductores, peatones y usuarios de VMP, el 17% de los usuarios de vehículos de movilidad personal admite haber sufrido un incidente que, en más de la mitad de los casos (68%), no produjo heridos.

El informe pone el acento en la opinión extendida de que los vehículos de movilidad personal “no están exentos de riesgo”, revelando un “desconocimiento general” sobre las normas de circulación y pautas de autoprotección y seguridad. Así lo demuestra el hecho de que el 65% de conductores de vehículos a motor y peatones y el 49% de usuarios de VMP no conocen si existe o no normativa sobre el uso adecuado de estos vehículos.

Además, llama la atención el hecho de que el 40% de las personas que utilizan estos medios de transporte considera que, por ser de pequeño tamaño y eléctricos, pueden circular por cualquier lugar.



Foto: @aecarretera

A poner un poco de luz y orden a esta situación llegaba el pasado 4 de diciembre una Instrucción transitoria publicada por la Dirección General de Tráfico en la que se establece una serie de criterios clarificadores dirigidos a los usuarios de estos vehículos, ayuntamientos y agentes de la autoridad, hasta que se apruebe la regulación formal correspondiente, en fase de tramitación en el momento actual.

En primer lugar, la Instrucción de la DGT adelanta la definición prevista para los VMP en la modificación en trámite del Reglamento General de Vehículos: “Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos, que puede proporcionar una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 km/h”.

La nueva norma obliga a los usuarios de estos vehículos a someterse a las pruebas de alcohol y drogas, con sanciones de la misma cuantía económica que si condujeran otro tipo de vehículo, sanciones que recaerán en los padres o tutores legales caso de que el infractor sea menor de edad. Se les prohíbe también hacer uso manual del teléfono móvil mientras conducen, así como utilizar auriculares o transportar a más de una persona en el mismo vehículo.

Asimismo, se prohíbe a los VMP transitar por aceras y zonas peatonales.

La Dirección General de Tráfico ha adoptado en esta primera regulación algunas de las recomendaciones contenidas en el informe de la Fundación Mapfre y la AEC, si bien hay aspectos que han quedado sin resolver, como la obligatoriedad del uso del casco, remitiendo en este caso a lo que dispongan las correspondientes Ordenanzas Municipales.

Tal y como concluye dicho estudio, esperamos que la modificación en curso del Reglamento General de Circulación contemple medidas que eviten contradicciones y fomenten el uso seguro de los nuevos sistemas de movilidad.



Foto: @aecarretera