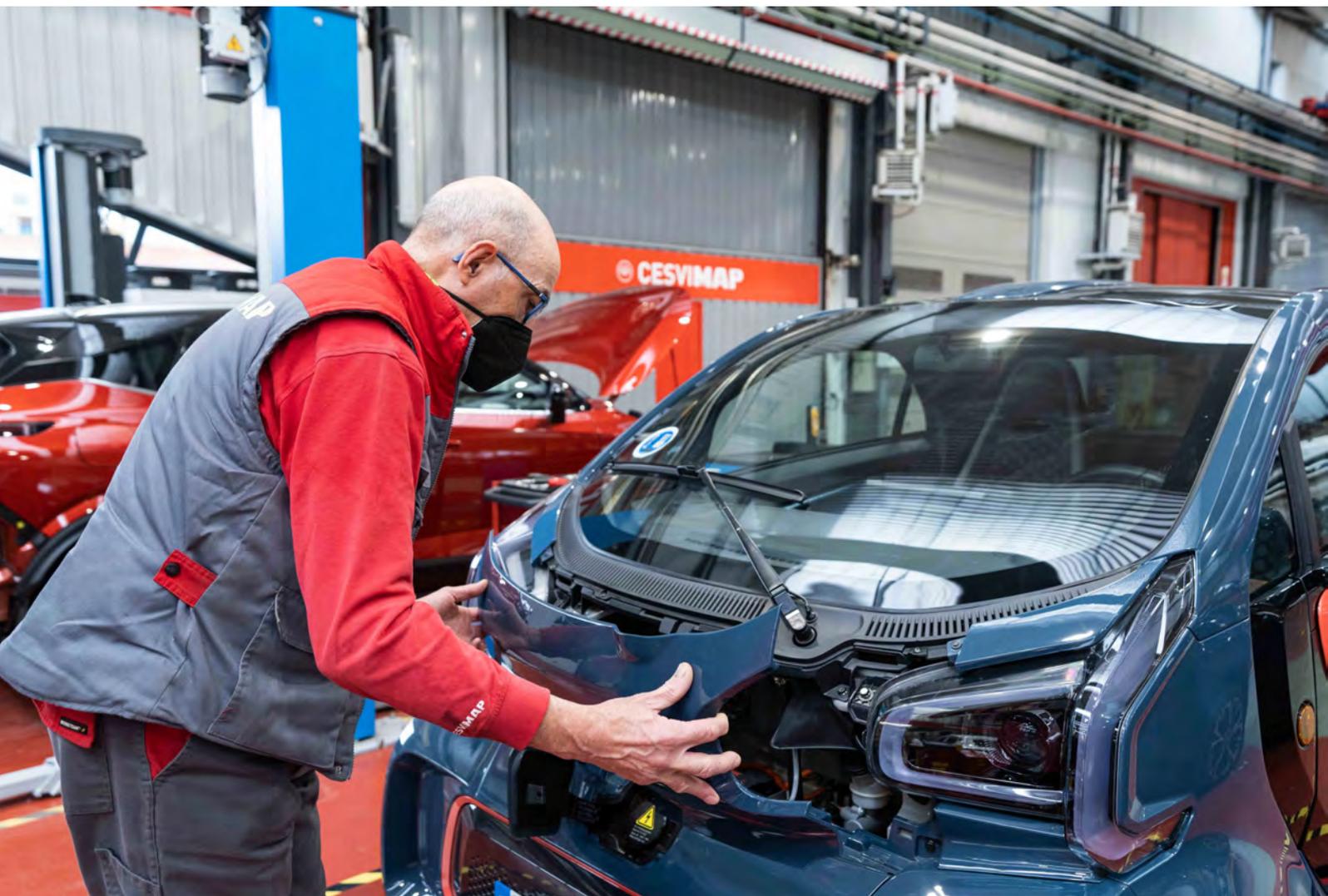


Consecuencias de la movilidad urbana

DAÑOS EN MICROVEHÍCULOS



*Motos eléctricas, microcoches, patinetes eléctricos y e-bikes se mueven en ciudad como pez en el agua, mejor y más rápido cuanto más conflictiva sea la zona por la que circulan. Pero **no todo son ventajas...***



Por **Jorge Garrandés Asprón**
ÁREA DE MOTOCICLETAS
✉ motos@cesvimap.com

Un nuevo urbanita surge como consecuencia de la nueva forma de moverse por las ciudades: aquel que no dispone de vehículo propio o que, aun teniéndolo, no lo utiliza para sus desplazamientos urbanos. Prefiere la multimodalidad de los vehículos eléctricos más pequeños del parque móvil, de dos y cuatro ruedas. Puede hasta que **no disponga de permiso de conducción**, ya que únicamente se desplaza en e-bike o patinete eléctrico, o que solo tenga la autorización para conducir coches, el permiso tipo B, con más de tres años de experiencia. Este carné, como veíamos en nuestra revista, le autoriza no solo a manejar microcoches, sino también las motos eléctricas de hasta 11 kW de potencia y 125cc.

Por aportar una referencia significativa, en una ciudad como Madrid el número de bicicletas eléctricas de sharing alcanza las 7.800; en el caso de los patinetes, la cifra llega a 8.600.

Muchos de los “practicantes” de la nueva movilidad urbana utilizan los vehículos de forma diferente de la tradicional. No son de su propiedad, sino que paga por ellos un alquiler en función del tiempo de uso.

Esta movilidad, presente en muchas de nuestras ciudades, aporta sin duda beneficios en aspectos claves -la descongestión del tráfico, la disminución de gases contaminantes a la atmósfera...-; también favorece la rapidez en los desplazamientos y es más fácil aparcar, optimizando el uso del tiempo en recorridos urbanos. Sin embargo, estas indudables ventajas pasan por pagar un peaje obligatorio: el aumento casi exponencial del número de vehículos de movilidad urbana y, por tanto, del número de desplazamientos, maniobras de aparcamiento y de circulación. Ello supone, inevitablemente, un **incremento de sus daños**, fundamentalmente, sobre sus elementos exteriores.

En la mayoría de los casos, los daños se producen como consecuencia de colisiones y pequeños golpes, tanto contra elementos móviles del tráfico urbano como contra los fijos existentes en nuestras calles.

Dependiendo del tipo de vehículo de movilidad, los daños se podrán caracterizar adecuadamente, ya que, en un porcentaje muy elevado se van a repetir en cada **tipología de vehículo** de movilidad analizado.



Daños habituales en patinetes eléctricos de *sharing*



XEV Yoyo y Citroën AMI, estudiados en CESVIMAP

La utilización más continua, más breve e intensa tiene como consecuencia daños muy característicos



Daños en motocicletas y coches de *sharing*

El porcentaje de daños es muy elevado por maniobras de aparcamiento e impactos contra elementos fijos del mobiliario urbano. Son menores contra otros vehículos que, aun ocasionando mayores desperfectos suponen un porcentaje muy inferior dentro de los producidos dentro del tráfico urbano.

Microcoches

Una característica común de un gran número de microcoches es que su carrocería exterior está fabricada por elementos de **materiales plásticos** -normalmente termoplásticos, tipo PP-EPDM o ABS-. Incluso no están pintados, sino que vienen con diferentes colores y tintados. Junto con las superficies acristaladas, los plásticos forman la práctica totalidad de las superficies exteriores que pueden sufrir daños. En el diseño exterior de este tipo de vehículos urbanos de cuatro ruedas se conjuga, por

una parte, la existencia de enormes **paragolpes muy envolventes**, junto con puertas de gran tamaño que, porcentualmente, suponen la mayor superficie lateral del mismo.

En las maniobras de aparcamiento serán los grandes paragolpes los que se llevarán casi siempre la peor parte: abrasiones, arañazos, rozones... En algunos casos, el daño es mayor si la pieza o algunos de sus soportes, que la anclan a la carrocería, se han roto.

Los **paneles exteriores** de las puertas sufren muchos daños leves en las operaciones de apertura y cierre, marcando el panel de la puerta. Aparte de las operaciones tradicionales de reparación del paragolpes, o de saneado y pintado, en el caso de un pequeño rozón (dependiendo del nivel del daño en la pieza), podemos contemplar en muchas ocasiones la sustitución de la pieza completa, que puede venir incluso pintada de origen.

Motos y bicicletas eléctricas

El diseño de motos y bicicletas eléctricas implican unas características especiales. Algunos de sus elementos comunes pueden sufrir daños similares al circular en ciudad.

Nos referimos a **elementos salientes**, espejos retrovisores, puños, manetas de freno y guardabarros, que porcentualmente resultan afectados en la mayoría de los siniestros y cuya sustitución resulta sencilla.

Sin embargo, son las motos eléctricas las que, al presentar mayores superficies plásticas, tanto laterales (tapas laterales) como frontales (escudo frontal), sufren daños propios de carrocería con mucha frecuencia. Están fabricadas, normalmente, en termoplástico ABS.

Estos elementos exteriores normalmente se sirven como pieza de recambio ya pintada. Si las abrasiones son muy profundas, o incluso si las tapas se rompen, se suele proceder a su **sustitución**. Solamente se pulirán o realizará un tratamiento mínimo superficial de pintura en aquellos otros casos en los que los arañazos y abrasiones sean de escasa entidad (los más habituales).

Patinetes eléctricos

Este tipo de vehículos, los VMP o patinetes eléctricos, cada vez son más habituales en el tráfico urbano. En ellos, se producen daños normalmente por dos circunstancias: pequeños golpes de circulación y daños por mala utilización y/o aparcamiento.

Elementos metálicos, tanto férricos como de aluminio, componen la estructura principal y el sistema de dirección de un patinete eléctrico. En estos elementos, tan importantes, quedan marcados los pequeños golpes que se suelen producir en estos VMP.

Al subir y bajar los escalones de las aceras se golpean su cuerpo o estructura central, pudiendo afectar también a las ruedas, la zona del reposapiés y la columna de la dirección durante la propia circulación, al golpear o rozar algún obstáculo fijo de la calzada.

Estas piezas pueden ser "saneadas" mediante tratamientos únicamente de pintura, ya que, normalmente, los daños son ligeras abrasiones y raspones con pintura saltada.

El aumento del número de vehículos de movilidad urbana y, por tanto, del número de desplazamientos, supone un incremento de sus daños

Los elementos del **manillar**, puños y manetas (y el propio manillar), son los que sufren más daños y de mayor envergadura; es muy habitual que tengan que ser sustituidos por elementos nuevos en sus operaciones de reparación.

Pero los patinetes eléctricos también tienen daños particulares debidos a su mala utilización, sobre todo en las operaciones de aparcamiento (más si son de *sharing*). En muchas ocasiones, no se estacionan adecuadamente, se depositan en el pavimento sin caballete de soporte, apoyados en árboles o quedan "tirados" en la acera. Por este motivo, su columna de la dirección y su plataforma inferior sufren muchos daños leves.

Estos pequeños toques, que en la mayoría de las ocasiones no comprometen la pieza en sí, simplemente requieren reparaciones cosméticas. Habrá que sanearlos mediante tratamientos de pintura y/o de redecoración con nuevos adhesivos, verificando previamente el correcto estado del elemento afectado.

Los nuevos **vehículos de micromovilidad** (particulares y de *sharing*) son una realidad en nuestras ciudades. Por su utilización diferente (más continua y en menor tiempo) y más intensiva (con una variación enorme de conductores durante su vida útil), van a sufrir, en un porcentaje muy elevado, daños característicos.

El conocimiento de la casuística y particularidades de los siniestros asociados a esta nueva movilidad sin duda redundará en un mejor mantenimiento y reparación posterior, influyendo positivamente en la seguridad vial de nuestras ciudades ●