

RESUMEN DE LA JORNADA SOBRE VMP ESTUDIO Y NORMATIVA

2/3/2021

INTRODUCCIÓN

Los hábitos de movilidad están cambiando en las ciudades. Ya desde antes de la pandemia los vehículos de movilidad personal estaban en plena expansión: en el ámbito metropolitano el uso del patinete se había multiplicado por 4 en tan solo 3 años (2017-2019). Pero es que la COVID ha impulsado aún más los medios de transporte individual, así que en las próximas encuestas de movilidad 2020 y conteos esperamos un aumento aún mayor.

Potenciar la movilidad activa es prioritario desde el AMB, ya que genera salud y es la más económica y sostenible de todas, pero los VMP se han demostrado como una opción muy práctica en el entorno metropolitano. No necesitan de espacios de aparcamiento específicos, se pueden combinar con el transporte público, son económicos... y parece que convencen a personas de todas las edades. Además, como VMP y bicicletas comparten espacio, ya que tienen velocidades equiparables, los patinetes han ayudado a impulsar aún más la creación de carriles bici y de calzadas pacificadas, con velocidades máximas de 30 km/h.

Si bien los VMP tienen mayor uso en continuo urbanos, seguro que cuando tengamos las Bicivia ejecutadas se utilizará aún más en las conexiones metropolitanas. En breve el eje C-245, Bicivia 7, que une Castelldefels con Cornellà (11 km), estará a punto, y seguramente veremos muchas nuevas bicicletas y VMP circulando entre municipios.

El tiempo medio de desplazamiento en VMP es de 15 minutos. Esto implica una distancia media de 5 km. Los datos del MITMA de telefonía móvil pre-pandemia indicaban que en el entorno metropolitano de **Barcelona el 79% de los viajes internos son de hasta 5 km**. Por tanto, plenamente **asumibles en patinete**. El potencial de los VMP en el área metropolitana, así como especialmente de las bicicletas (93% de los viajes son de hasta 10 km), es enorme.

Ante este potencial, desde el AMB venimos trabajando junto a los ayuntamientos en los últimos años para mejorar la infraestructura para vehículos de 15-30 km/h (bicis y VMP), para poder homogeneizar una normativa, para ver cómo impulsar los diferentes servicios de sharing, pero también para mejorar la convivencia en las calles. En este último sentido, la educación para la movilidad en escuelas e institutos sigue siendo un reto pendiente, así como también la formación y sensibilización para personas adultas. En este tema, desde el AMB se impulsó la campaña 'Bicivismo', destinada tanto a

personas usuarias de VMP como de bicicletas, que aún es plenamente vigente (<https://bicivisme.amb.cat/>).

ESTUDIO SOBRE VMP

Ver resumen y estudio presentado (disponible en catalán):

<https://blogs.amb.cat/bicicleta/ca/2021/03/02/nou-estudi-sobre-els-vehicles-de-mobilitat-personal-vmp-a-la-metropolis-de-barcelona/>

DEBATE SOBRE NORMATIVA

Las personas asistentes (más de 60 personas de los 36 ayuntamientos metropolitanos: cargos políticos, técnicos y policía local) han compartido las **dudas que sigue generando la nueva normativa sobre VMP**. A continuación se retoman los temas ya apuntados a la DGT en el oficio de diciembre de 2020, así como nuevos temas que han surgido durante este tiempo ([en azul](#)) y otros temas que se han apuntado durante la jornada de debate ([en verde](#)).

Temas relativos al Oficio presentado por AMB a DGT con fecha 22/12/2020

Temas aportados por diferentes ayuntamientos metropolitanos a febrero 2021

Otros temas apuntados durante el debate del 2/03/2021

- **Edad mínima en el uso del VMP**

La normativa estatal en relación a los VMP debería concretar una edad mínima para su uso ya que, por un lado, hay que tener unos conocimientos mínimos para conducir estos vehículos y, por el otro, no interesa la promoción de la movilidad pasiva a edades muy tempranas. Desde el AMB, siendo conscientes de la realidad en nuestras ciudades, proponemos que la edad mínima sea 14 años.

- **Obligatoriedad en el uso del casco (para menores de 16 años o para todos?)**

Si bien la Instrucción 16/V-124, de noviembre de 2016, contemplaba el uso del casco para los VMP de tipo B, esta obligación desaparece a partir de la instrucción del 2019 y posterior RD 970/2020. Desde el AMB proponemos por lo menos equiparar el uso del casco obligatorio de los VMP al de la bicicleta, por tanto para menores de 16 años.

[Se propone que el uso del casco obligatorio se haga extensivo a todas las personas usuarias de VMP.](#)

- **Definición de ‘ciclo’**

Una interpretación incorrecta de la propia Comisión Europea ha provocado que la definición de ‘ciclos de pedal con pedaleo asistido’ (*pedal cycles with pedal assist*) se haya traducido al castellano en el Reglamento (UE) nº 168/2013 como ‘bicicleta’. Este error se ha trasladado a la normativa estatal e incluso a algunas ordenanzas municipales, con lo que los ciclos de pedaleo asistido (de potencia máxima 250 w y velocidad máxima

asistida de 25 km/h) quedan en una situación normativa incierta. De hecho, algunos municipios han considerado que los ciclos de pedaleo asistido son 'ciclos de motor o vehículos eléctricos ligeros', L1e-A, y que por tanto requieren de licencia de conducir, matrícula, seguro obligatorio, ITV... Con esta traducción errónea se produce una situación de ambigüedad jurídica que ha dado lugar a determinadas acciones y restricciones para el desarrollo de la ciclogística en algunos municipios.

- **Circulación en zonas de peatones, plataformas únicas**

Los municipios metropolitanos consideran que los VMP tienen que equipararse con la bicicleta en cuanto a la accesibilidad según el tipo de vía. Por ejemplo, los VMP tienen que poder utilizar los carriles bici sobre aceras así como también los espacios destinados al peatón, con las mismas condiciones de anchura que en el caso de las bicicletas y, evidentemente, adaptando su velocidad a la de los peatones, bajando del vehículo en caso de aglomeraciones de personas.

En las zonas peatonales, si existe acceso de vehículos de motor (vecinos, carga y descarga, etc.) tiene que tener acceso también el VMP (a velocidad máxima 10 km/h). Habría que indicar la excepción de los VMP de forma expresa o bien con indicar la excepción de bicicletas ya pueden quedar los VMP incluidos?

- **Uso de vías urbanas**

Se considera que las vías tienen que estar pacificadas a máximo 30 km/h para garantizar una seguridad vial adecuada para los VMP. Por tanto, no resulta conveniente restringir la circulación total de los VMP en espacios peatonales mientras que la red vial no tenga una limitación de 30 km/h (las ruedas de los VMP son más pequeñas e inestables que las de la bicicleta, y la velocidad máxima es de 25 km/h; hacerlos circular por vías limitadas a 50 km/h con el resto del tráfico se considera peligroso, en especial en aquellos VMP que no superen los 15 km/h). Por otro lado, los VMP deberían poder utilizar los túneles urbanos tal y como lo pueden hacer las bicicletas. En este sentido, no se ve conveniente que entre en vigor antes la limitación de la circulación por aceras que la de velocidad 30 en todas las vías de un solo carril por sentido.

- **Consideración de vías interurbanas, travesías**

Muchas vías interurbanas, en especial en el ámbito metropolitano, no responden a la interpretación tradicional de 'vía interurbana', ya que algunos tramos están traspasados a los ayuntamientos mientras otros no lo están, indistintamente de si se encuentran dentro o fuera de poblado urbano. Por tanto, es necesario afinar en la definición de 'vía interurbana' en relación a su uso por parte de los VMP. En cualquier caso, si se dispone de carril bici o de espacio destinado a los modos no motorizados, los VMP tienen que poder circular.

- **Restricciones y regulaciones por tipo de vía vs. tipo de vehículo**

Se propone regular la circulación en función de la vía y no del vehículo. En las vías donde pueden circular vehículos de motor a 10-25 km/h (calles peatonales, de plataforma única...) tienen que poder circular tanto la bicicleta como los VMP (incorporando también la obligatoriedad de tener timbre, luces y capacidad de indicar parada o cambio

de trayectoria). Esta es la premisa que se utiliza en las recomendaciones metropolitanas de las ordenanzas municipales y se reclama poderla seguir aplicando con la nueva normativa estatal.

- **Educación vial obligatoria**

Con la nueva situación normativa que equipara los VMP a vehículos de pleno derecho se ve aún más necesario impartir educación vial en el currículo de todas las escuelas de forma obligatoria. El objetivo es mejorar la convivencia y la seguridad vial por parte de las personas usuarias de la bicicleta, de los VMP y del resto de personas usuarias de la vía pública.

- **Control y certificación de los VMP preexistentes**

Se manifiestan dudas en relación a como se llevará a cabo el control y certificación de los VMP que ya están en el mercado, sobre todo cuando a día de hoy se desconoce qué normativa técnica será de aplicación.

¿Cuándo se prevé definir la ficha tipo de características? ¿Qué pasará con aquellos vehículos que no cumplan? ¿Se podrán adaptar en taller...?

- **Rango de normas (instrucciones y Real Decreto)**

¿En qué lugar quedan a nivel jurídico las instrucciones sobre VMP de 2016 y 2019 una vez aprobado el RD 970/2020 e incorporado el VMP en el Reglamento General de Vehículos?

- **Tipología de VMP A y B**

En relación a lo anterior:

A pesar de que la clasificación A y B de VMP desapareciera ya en la instrucción de 2019, ¿sigue siendo vigente adaptando a velocidad máxima de 25 km/h? ¿Ahora sólo se contempla una tipología única VMP de 6-25 km/h?

(¿Entonces ya no hay obligatoriedad de casco para ningún VMP? ¿A ninguna edad?)

- **Licencia / seguro**

¿Será necesaria una licencia / permiso / autorización administrativa para conducir VMP?

¿Se contempla la obligatoriedad de seguro RC para personas usuarias de VMP?

- **Elementos de seguridad pasiva**

¿Se definirán los elementos de seguridad / visibilidad que tendrán que llevar los VMP? (sistema de freno, timbre o avisador acústico, catadióptricos, luz delantera y trasera...)

- **Limitación a 30 km/h en travesías**

¿Por qué no se aplica el límite 30 también a travesías urbanas en las zonas 'densamente pobladas' o poblaciones de más de X habitantes? (sin necesidad de que sea necesario llegar a un acuerdo entre titular de la vía y municipio.

- **Patines, patinetes, skates... sin motor**

Aun sabiendo que son considerados 'peatones' por la Ley de Tráfico, desde el AMB propusimos clasificarlos en las OOMM como 'artilugios sin motor' y definir los espacios por donde podían circular y las características de circulación, en especial para evitar el uso de las aceras en caso de existencia de carril bici.

¿Desde DGT se prevé regular estos elementos de alguna forma?

¿Podríamos denominar a estos artilugios 'VMP sin motor'?

- **Uso de aceras y edad**

¿Los ayuntamientos pueden permitir el uso de las aceras para aquellas personas usuarias de bicis y VMP hasta 12 años, por ejemplo, y a sus acompañantes? (siempre que circulen con precaución respetando la prioridad del peatón y velocidad limitada a 10 km/h)

- **Velocidad máxima VMP**

25 km/h se refiere a la velocidad máxima de VMP en la fabricación, pero ¿también coincide con la velocidad máxima de circulación? En caso de una bajada en la que un VMP se acelerase un poco por la inercia, ¿se podría aceptar el 30 km/h como velocidad máxima permitida también para VMP o siempre es 25 km/h máximo?

- **Seguro de responsabilidad civil para actividad económica**

Diputación de Barcelona es el organismo que gestiona las multas de tráfico de la mayoría de los municipios metropolitanos, pero no admiten a trámite la sanción por no cumplir con la obligatoriedad de disponer de seguro de RC para los VMP de actividad económica, aunque esté contemplado en la ordenanza de circulación municipal. ¿Cómo se puede gestionar la tramitación? ¿Vía licencia de actividad económica?

- **Delito contra la seguridad vial**

¿Se puede imputar delito contra la seguridad vial a una persona usuaria de VMP? Las diligencias penales a veces no se admiten a trámite.

- **Identificación del VMP**

¿Cómo proceder a la identificación de los VMP? No todos tienen el número de bastidor grabado.

Algunas policías utilizan una aplicación que se llama 365tools que a través del bluetooth lee el número de serie.

- **Limitación de potencia**

Para las policías locales sería mucho más fácil controlar los vehículos legales mediante la limitación de potencia y no mediante la limitación de velocidad.

Hay un sistema homologado que se llama Artemis para calcular la velocidad de los VMP.

