

¿Quién controla los patinetes?

La falta de una regulación estatal genera confusión entre los usuarios de vehículos de movilidad personal. Cada ayuntamiento está elaborando su propia norma

JOSÉ MANUEL PAN
REDACCIÓN / LA VOZ

¿Los patinetes eléctricos pueden ir por la acera? ¿Hay que usar casco? ¿A qué velocidad pueden circular? ¿Tienen que llevar luces? Pues la respuesta no puede ser otra que depende. Depende del municipio por el que se mueva el usuario del patinete, de si ese ayuntamiento ha decidido regular el uso de los VMP (vehículos de movilidad personal) o no. Y depende también si ese ayuntamiento ha seguido las normas básicas que ha elaborado la DGT y que aún no ha podido aprobar o si decide establecer una normativa propia.

«Son interrogantes imposibles de responder con certeza, pues, una vez más, la cosa va por barrios. Dime dónde vives y te diré cómo los regulan, si es que lo hacen», afirma Francisco Paz, experto en seguridad vial y recién nombrado director de relaciones institucionales de Academia del Transportista. Asegura Paz que los ayuntamientos están desarrollando ordenanzas municipales al amparo de una instrucción básica de la DGT del año 2016, en la que deja a los municipios que establezcan las limitaciones a la circulación de los patinetes en las vías urbanas.

Y es en suelo urbano donde surgen los problemas por esa incertidumbre normativa, porque en vías interurbanas el asunto está claro y los patinetes tienen prohibida la circulación por carretera. «En vías que no son de competencia municipal la circu-



Dos patinetes eléctricos, en una zona peatonal de Santiago. S. ALONSO

lación de patinetes está prohibida, y en poblado —dice Francisco Paz— que cada ayuntamiento se las apañe como pueda o sepa».

Gran confusión

«Hay una gran confusión respecto a las normas que deben seguir los vehículos de movilidad personal», aseguran desde la Fundación Inade, del Instituto Atlántico del Seguro, que acaba de solicitarle a la Federación Española de Municipios (FEMP), que preside Abel Caballero, que proponga una regulación uniforme para este tipo de vehículos.

Recuerda el Inade que «en España cada ayuntamiento tiene una regulación diferente, y que

en Galicia, de momento, ninguno los ha regulado». Vigo y A Coruña han anunciado que están elaborando unas normas propias para los patinetes eléctricos ante la avalancha de usuarios en sus calles. La fundación de la patronal del seguro en Galicia señala que estos nuevos medios de transporte «rompen la tradicional división peatón-vehículo a motor».

El Inade explica la confusión a la que se refiere con que, por ejemplo, «en Madrid los patinetes eléctricos no pueden ir por la acera, mientras que en Sevilla sí pueden hacerlo y en Barcelona y en Valencia tienen excepciones, mientras que en Galicia ningún ayuntamiento los ha regula-

do todavía». Con la petición a la FEMP, la Fundación Inade pretende que se ponga fin «a la incertidumbre de los usuarios de VMP, de los peatones y del resto de los vehículos».

«Es necesaria una regulación estatal, porque los ayuntamientos necesitan un marco general de reglas de circulación», sostiene Ramón Ledesma, asesor de Pons Seguridad Vial, consultora especializada en movilidad. Ledesma, que fue subdirector con Pere Navarro en su primera etapa al frente de la Dirección General de Tráfico, tiene claro que «la calzada es el lugar natural de circulación para los patinetes eléctricos». Y apunta que el límite de 30 kilómetros por hora que Tráfico quiere establecer en las calles de un solo sentido «será básico para lograr una circulación segura y ordenada de estos dispositivos». Ledesma no tiene dudas sobre el lugar por el que los patinetes no deben circular: «La acera debe quedar reservada siempre para el peatón. Es el lugar en el que está protegido».

«No pueden generar riesgos»

En línea con la instrucción básica de la DGT del 2016, y con el decreto de medidas urbanas pendiente de aprobación por parte del Gobierno y que regulará los vehículos de movilidad personal, Ramón Ledesma sostiene que «dos patinetes no pueden generar riesgos. Deben limitarse, por construcción, a velocidades no superiores a 30 por hora. Lo que sobrepase ese límite debe ser considerado ciclomotor».

La limitación a 25 kilómetros por hora, pendiente de que haya un Gobierno

El real decreto que regulará el uso de los vehículos de movilidad personal (VMP), entre los que se engloban los patinetes eléctricos, está pendiente de que haya un Gobierno que lo apruebe en un Consejo de Ministros. La situación que atraviesa la política española mantiene en el cajón este y otros asuntos claves en la seguridad vial, como por ejemplo el de la reducción, de 50 a 30 por hora, de la limitación de la velocidad máxima en las ciudades.

El decreto pendiente de aprobación establece que los patinetes eléctricos tendrán prohibido circular por vías interurbanas, es decir, que solo podrán circular por suelo urbano y nunca por carretera convencional, ni por autovía ni por autopista. El texto también fija las características técnicas que deberán tener este tipo de dispositivos, de forma que serán considerados vehículos de movilidad personal los que estén dotados de una o más ruedas, de una única plaza y que estén propulsados exclusivamente por motores eléctricos.

El decreto de la DGT fija que esos motores eléctricos, por construcción, deberán proporcionar una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

La ausencia de una norma estatal eleva el desconocimiento general sobre las condiciones de uso de los patinetes. Un informe de la Fundación Línea Directa revela que el 94 % de los ciudadanos desconocen la normativa sobre los vehículos de movilidad personal.