

를 Δ | DE 100 A CERO PODCAST ACTUALIDAD PRUEBAS ELÉCTRICOS CONDUCIR ⊠ | NEWSLETTER INFOÚTIL ✓ | Buscar contenido Q | MICUENTA | &

ACTUALIDAD

¿Son los patinetes eléctricos un peligro para la seguridad vial?



La DGT y los ayuntamientos trabajan para integrar los vehículos de movilidad personal en las calles y reducir una siniestralidad creciente.



Un patinete eléctrico circula por el carril bici de una ciudad.

El futuro de las ciudades, sostiene la Dirección General de Tráfico (DGT), se juega en la nueva movilidad: "Si no, se quedarán atrapadas en el ruido y la contaminación. El reto es integrarlo todo", asegura su director, Pere Navarro. Simplificando el esquema: mezclar en armonía los patinetes eléctricos con los coches.

Entre tanto, esta semana se ha sabido que la Guardia Urbana de Cornellà (Barcelona) detuvo el pasado viernes a un hombre por conducir un patinete eléctrico modificado y sin luces. "Detenido en Cornellà por ir **en patinete eléctrico a 118 km/h y drogado",** titulaba EFE su teletipo. Se había saltado un <u>semáforo en rojo</u> y superaba el límite de velocidad de 25 km/h permitido para los vehículos de movilidad personal (VMP).

Los agentes, después, comprobaron que el vehículo estaba modificado para alcanzar una velocidad de 120 km/h y que el conductor no tenía <u>permiso de conducción</u>. No es un caso común pero tampoco aislado: se trata de la representación desmesurada de una duda: ¿son los patinetes eléctricos un peligro para la seguridad vial?

Unas semanas atrás, un hombre de 55 años <u>murió atropellado en Barcelona</u> cuando viajaba en un vehículo de este tipo. No fue el primero. En 2022, se registraron en España **299 siniestros graves** con la implicación de un **patinete eléctrico**, con 12 muertes como resultado. En el 89% de los casos, había un turismo involucrado, según datos del comparador de seguros HelloSafe.

"Tenemos claro lo que queremos con los patinetes eléctricos", dijo Pere Navarro en el <u>encuentro de ciudades</u> de hace unos días en Valladolid. Y lo que propone su organismo es que los usuarios de vehículos de movilidad personal **lleven casco, suscriban una póliza de seguro** y hayan cumplido, al menos, **16 años.**

Miedo al patinete eléctrico

De momento, en las calles **falta costumbre de convivencia**: los vehículos grandes van demasiado deprisa para los VMP, estos se suben a las aceras más de la cuenta y los peatones no saben por dónde les llega el peligro.

"La mitad de los niños parecen desplazarse en los **nuevos patinetes de moda,** así que a la lista de peligros a los que estar alerta se le suma una posible emboscada de aluminio rodante". En la perturbada Nueva York de 2001 que pintó Thomas Pynchon en *Al límite*, la supuesta amenaza ni siquiera era eléctrica, pero ya se aventuraba el problema.

"No tenemos que tener miedo al patinete. En todas las ciudades europeas, aparece como un nuevo actor de la movilidad sostenible y razonable, y deberíamos dejar un cierto tiempo que fluya su evolución. Eso sí, respetando un lugar sagrado, que es la acera", sostiene Ramón Ledesma, experto en seguridad vial y asesor de PONS Mobility.



Un patinete eléctrico sobre la acera.

Las colisiones entre patinetes y viandantes son la segunda causa de siniestro con VMP implicados, apunta **HelloSafe.** "En estos casos, la mayoría de los **conductores se dan a la fuga** para evitar responsabilidades debido a una falta de cobertura", indica su informe.

Según estimaciones de la consultora GFK, por España circulan más de un millón de patinetes eléctricos bajo una regulación múltiple (municipal, en la mayoría de los casos) y con algún agujero normativo, como la obligatoriedad (solo teórica) de la protección para la cabeza.

Una encuesta del Real Automóvil Club de Cataluña resume las consecuencias. Un tercio de los usuarios **consultados por el RACC** admite no conocer la <u>normativa</u>. Casi **el 60% asume que circula más rápido** de lo permitido y un 16% confiesa haber trucado el patinete para avanzar a más velocidad.

Otro informe de la Fundación Línea Directa revela más imprudencias: **el 50%** de los conductores de VMP reconoce que circula sin casco y el 73% lo hace en alguna ocasión por la acera. Los automovilistas y los peatones los miran con recelo: el 86% cree que quienes van en patinete, por lo general, incumplen las normas.

Carné para moverse en VMP

La reglamentación no exige la obtención de un permiso para conducirlos ni establece aún una **edad mínima de uso**, pero la ley de tráfico considera vehículos a los patinetes eléctricos.

Desde enero de 2021, el código de circulación especifica que **no pueden pisar las aceras ni pasar por túneles urbanos**, ni tampoco circular por vías interurbanas (ya sean carreteras convencionales, autopistas o autovías).

Su velocidad máxima es de 25 km/h y sus conductores deben cumplir el reglamento como todos los demás. Por tanto, les está prohibido <u>usar el móvil</u>, llevar auriculares y utilizarlos después de haber bebido (el **límite es 0,0** para los menores de edad, tras la última reforma de la ley de tráfico) o haber consumido drogas.

Queda pendiente lo que menciona Pere Navarro: el casco. La <u>ley de tráfico</u> establece la obligación genérica de uso, pero añade que deberá hacerse "en los términos que reglamentariamente se determine".

En eso trabaja la DGT con los ayuntamientos: un decreto que garantice de forma homogénea la **protección de los usuarios vulnerables** de las vías. En el caso de los patinetes, Navarro recuerda que en la mayoría de los siniestros **"son ellos los que salen perdiendo".** De momento, los municipios han tomado decisiones distintas, y solo algunos obligan a llevar casco.

Del ciclomotor al patinete

"Es cierto que hay **conductores irresponsables, cafres,** gente muy jovencita... Antes el vehículo favorito [de este tipo de individuos] era el ciclomotor y era muy común verlos **haciendo caballitos** por las calles. Todos esos se han pasado al patinete, y son los que llaman la atención", reconoce Antonio Gómez, portavoz de la Federación Española de Usuarios Vehículos de Movilidad Personal (FEVEMP).



También existe cierta **sensación de impunidad.** "Sé que el patinete es para una persona, pero así llevo al niño al colegio mucho más rápido", reconoce Gema, de 42 años, que avanza por la acera de la avenida de la Peseta de Madrid. Después, cruza sobre su VMP por un <u>paso de peatones</u>, acción también prohibida.

"Los cambios en la ley están bien y van enfocados a los nuevos problemas, pero **no estamos viendo que se vigile y se materialicen las sanciones.** Si paseas como peatón por cualquier ciudad, ves que los patinetes circulan por donde quieren. Desconocen que no pueden ir entre peatones. Y el caos en seguridad son <u>víctimas</u>", considera Ana Carchenilla, directora de comunicación de la asociación de prevención de accidentes **AESLEME.**

Los usuarios de patinetes, en cambio, se quejan de los vaivenes normativos. "Hasta hace nada, **si no ibas por la acera te multaban.** Es algo que nunca se debería haber permitido, ese espacio es para los peatones. Pero llega el cambio y los usuarios ya se han acostumbrado a las aceras", asume Antonio Gómez.

Una alternativa es la que propone Huesca: la calle de en medio. El Consistorio modificará la ordenanza de movilidad para hacer obligatoria la circulación de bicicletas y patinetes por los <u>carriles bici</u>, siempre que los haya. Su objetivo es proteger a los usuarios más vulnerables separándolos del tráfico.

Siniestralidad y formación

El año pasado, la Fundación Mapfre recogió en un amplio informe las noticias relacionadas con la **siniestralidad grave** en vehículos de movilidad personal. En 2021, según sus cifras, fallecieron 13 personas: cinco por una caída contra la acera y el bordillo, y otras tantas por la colisión con otro vehículo. Los otros tres eran peatones arrollados.

En los artículos recopilados se leían frases como **"se trasladaban dos personas en el patinete eléctrico"** o "iba sin casco a una velocidad entre 40 y 50 km/h" o "atravesaba el paso de patones montado en su patinete eléctrico".

Las <u>autoescuelas</u> encuentran todavía lagunas en las últimas reformas legales. "No viene contemplada la formación. Los VMP comparten la calzada y es lógico que tengan **un aprendizaje mínimo de conocimiento y habilidades.** Pedimos que se reglamente esa formación para los usuarios y que haya una evaluación", solicita el presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, Enrique Lorca.



Sus palabras las apoya Eva Muiño, vocal de la junta directiva de la División de **Psicología del Tráfico** y de la Seguridad del Consejo General de la Psicología de España: "Nos parece positivo que [la ley de tráfico] recoja la realidad de los VMP ordenando un desorden que no podía alargarse más, pero **es necesario mucho trabajo** todavía. Creemos que la formación tendría que ir acompañada de la **evaluación de las capacidades psicofísicas**, al igual que con cualquier otro vehículo que usa la calzada".

Coches agresivos

El representante de FEVEMP argumenta a favor de los usuarios de patinetes. "Que muchos conductores circulen de forma agresiva y no cumplan con los límites de velocidad hace que muchos usuarios terminen circulando por las aceras por miedo. Eso no lo justifica, pero es una consecuencia. Nadie quiere ir por la acera esquivando peatones", añade.

Tampoco favorece la convivencia, señala Antonio Gómez, el hecho de que la **legislación que afecta a los VMP aún no esté definida del todo** y que, además, sea diferente a la de las bicis. Estas sí pueden circular por vías interurbanas, por ejemplo, y el casco solo es obligatorio para los menores de 16 años.



En opinión de Ramón Ledesma, el VMP "aporta más beneficios que problemas", aunque asume que "queda mucho por definir respecto del patinete". Y precisamente por eso, "porque está naciendo, **no deberían establecerse demasiadas limitaciones de uso".** Estas deberían ser, según cree el experto de PONS Mobility, "similares a las de la bici".

La Fiscalía General del Estado, en cambio, considera indispensable que sus propietarios **suscriban un seguro.** En su <u>Memoria de 2022</u>, asegura que **lo contrario "coloca a las potenciales víctimas** en una situación de **abierto desamparo".**

En opinión de la Fiscalía, "un relevante porcentaje de los ciclistas y usuarios de VMP no cumplen las normas viales, no siendo infrecuente que se salten semáforos en rojo, vayan en dirección no autorizada e invadan zonas peatonales por las que no se puede circular". Con la mentalidad, añade el texto, "de que las normas viales no están hechas para ellos, sino para los vehículos de motor».

Enfrente, los automovilistas también reciben la llamada de atención del organismo: "En **un número no desdeñable de conductores** se observa una visión insolidaria de percibir al ciclista y usuario de VMP como un obstáculo". La Fiscalía observa **"actitudes de agresividad y prepotencia** frente a él, tratando de suplir sus carencias de madurez social con la mayor potencia de su vehículo".

Dudas con los patinetes compartidos

En medio del desconcierto, algunas ciudades recelan en particular de los patinetes eléctricos compartidos. Madrid planea restringir su número a 6.000, de los 10.000 actuales, y París se plantea la prohibición. Las empresas del sector, al otro lado, esperan a los cambios legislativos (la obligatoriedad del casco, fundamentalmente) con aportaciones propias a la seguridad vial.

Selfis para comprobar que el conductor lleva protección o **aplicaciones móviles** que identifican **si el conductor ha consumido alcohol** son algunos ejemplos de buenas prácticas de empresas como Bolt, Lime y Voi.

Esta última, con presencia de Sevilla y Madrid, ha estrenado en los patinetes de la capital la **tecnología con inteligencia artificial PathPilot.** El sistema identifica si el patinete está en la acera, en la carretera o en el carril bici, con el objetivo de evitar que los usuarios circulen por el primer territorio, vedado por ley. La tecnología está preparada para **reducir automáticamente la velocidad** del vehículo cuando entra en zonas prohibidas.

En todo caso, lo que preocupa al sector es la obligatoriedad del casco. Una encuesta de la Fundación Línea Directa detecta que **el 38% de los usuarios abandonará los VMP si se implanta esta exigencia,** que, a la espera de una legislación homogénea, ya existe en ciudades como Cartagena, Bilbao y Tarragona. Barcelona se sumará en mayo.

"El casco nos supone un incremento de costes y una disminución de usuarios. Y tenemos comprobado que cuando hay más usuarios vulnerables el vehículo de motor se comporta con más prudencia. Creemos que la siniestralidad, lejos de bajar, aumentaría o se quedaría igual", razona Álvaro Rodríguez, responsable de Asuntos Públicos de Voi para España.