

### ¿Qué clasificación se debe establecer para este tipo de vehículos?

Entendemos que la tabla actual de la Instrucción 16/V-124 de la DGT no se corresponde con los actuales Vehículos de Movilidad Urbana (VMU en adelante) y por tanto planteamos una redefinición de dicha tabla para adecuarla a la diversidad de VMUs existentes.

Características	A1	A2	B
Velocidad máx.	15km/h	30km/h	50km/h
Masa	≤ 10 kg	≤ 20 kg	≤ 50 kg
Ancho máx.	0,6 m	0,7 m	1,5 m
Capacidad máx. (pers.)	1	1*	1

No entramos a valorar bicicletas eléctricas, cargobikes ni bicicletas de transporte de pasajeros. Ya hay organizaciones trabajando en el tema y aportarán mejores soluciones.

### ¿Qué zonas del viario son las adecuadas para su circulación?

En el **A1** se encontrarían los equipos que la DGT comienza a clasificar como 'juguetes'. Estaríamos hablando de patinetes eléctricos adaptados en tamaño para menores de 12 años, hoverboards, patines eléctricos y skateboards eléctricos. Se ubicarían en la acera a velocidad reducida, adecuándola al paso del peatón, y por carriles bici siempre y cuando no entorpezcan la circulación. Nunca por calzadas.

La velocidad máxima que puedan alcanzar estos equipos entendemos que tiene que establecerse en los 15 km/h para poder adecuarse al carril bici en determinados momentos y porque sería un error establecer el límite de fábrica en una velocidad inferior porque quedarían excluidos numerosos equipos, los cuales sería una temeridad meterlos en calzada.

Si hablamos de skateboards eléctricos tenemos distintos modelos, los cuales, habitualmente, se establecen alrededor de los 15 km/h y una gran autonomía, los cuales son una opción de transporte a considerar cada vez más en alza.

Sobre patines eléctricos encontramos varios modelos en el mercado, con una limitación establecida entre 10 y 15 km/h como máximo. Son dispositivos que por su diseño no alcanzan más velocidad como para poder establecerse en calzada y que por la forma de funcionar, exponen al ocupante y lo ponen en peligro fuera de la acera y determinados carriles bici.

En la categoría **A2** hablamos de los equipos más habituales que encontramos en las calles de Zaragoza, tanto privados como de alquiler. Estamos hablando de los patinetes eléctricos, segways (pequeños y grandes), monociclos y algunos skateboards de mayor potencia.

Los espacios de estos equipos deben de ser las calzadas limitadas a 30 km/h y carriles bici. La acera debe de quedar excluida con unas excepciones. En cuanto a las excepciones, todas ellas tendrán en común la velocidad, que deberá adecuarse a la del peatón o incluso apearse si no fuera posible desplazarse con seguridad por la acera.

Entendemos que el límite debe de establecerse por velocidad máxima y no necesariamente por potencia pues va a ser el ordenador que llevan estos equipos quien va a limitar la velocidad e impedirá superarla. De la misma manera que cuando hablamos de coches también se limita por velocidad y no por la potencia del motor. Creemos que, si la velocidad máxima de la vía por la que podrán circular son 30 km/h, el límite de velocidad establecido para estos

equipos debe de ser el mismo, aunque en la mayor parte de los casos, vienen limitados a 25 km/h.

Las excepciones que entendemos fundamentales son para personas con diversidad múltiple, que hacen uso de patinetes eléctricos para poder desplazarse por la ciudad y que les dotan de una autonomía mayor que las sillas de ruedas, deshaciéndose además del hándicap que supone tener que usar una silla frente a un patinete. Por problemas físicos (y de seguridad para sí mismos) no pueden alcanzar velocidades que les permitan desplazarse con seguridad por calzadas y, con dificultad en algunos carriles bici. Entendemos entonces que, aunque el vehículo tenga capacidad para ir por calzada, las limitaciones con las que nos encontramos son físicas de la propia persona y permanentes por lo que creemos que el espacio por el que deben de circular es la acera (a velocidad reducida) y carriles bici.

En un sentido, hasta cierto punto similar, nos referimos a transportar menores con dispositivos que les doten de mayor seguridad y les permita ir sujetos. En este caso y debido a que se va con menores y la velocidad debe de ser reducida, entendemos que el espacio debe de ser la acera y el carril bici.

En el caso de que un patinete eléctrico de esta categoría se impulse por tracción humana, será considerado como un patinete sin motor.

Respecto a los monociclos, aunque superan los 15 km/h, muchos modelos pasan de dicha velocidad con cierta dificultad lo que hace más peligroso aún su desplazamiento por calzada. Por su diseño, los monociclos son pequeños y bastante estables pero la seguridad de los ocupantes entra en serio peligro cuando el firme no es el correcto y, por calzada, la velocidad es elevada, aunque esté limitada a 30 km/h. Entendemos que, aunque técnicamente puedan ir por calzada, deberían de tener la posibilidad de circular por las aceras (a velocidad reducida), igual que los segways de pequeñas dimensiones, pues comparten de forma muy similar los mismos problemas.

Los skateboards vienen estabilizados por las cuatro ruedas de las que disponen, pero el diámetro de su rueda es menor, lo que implica que las irregularidades del vial puedan suponer un riesgo real para el usuario. Encontramos modelos con velocidad que sobrepasa mínimamente los 20 km/h y podrían circular por calzada, aunque no siempre sería una opción segura; permitiendo la acera a velocidad reducida podríamos aumentar la seguridad en el trayecto.

Los de tipo **B** se establecerán únicamente en calzada. Debido a que son Vehículos de Movilidad Urbana y la velocidad máxima en ciudad debe de ser 50km/h, entendemos que puedan estar limitados a esta velocidad.

### **¿Dónde deben estacionar?**

Tanto si hablamos de los VMU privados como los de alquiler, las zonas deben de ser comunes salvo por el hecho de que los privados necesitarán estar anclados a un elemento determinado que impida su apropiación indebida. En este sentido, entendemos que el espacio de estacionamiento será el mismo que el de las bicicletas. Cuando hablemos de VMU de alquiler, el espacio a ocupar será contiguo a estos elementos de amarre.

**Otros aspectos que libremente el encuestado quiera proponer.**

En el caso de tener que anclarlo, los elementos fijos serán en forma de U (ya existentes), al menos manteniendo una ratio respecto a otros posibles anclajes ya que por dimensiones, permiten atar los VMU por ambos lados sin tener que elevarlo.

Se deberán establecer más lugares para estacionar y/o anclar este tipo de vehículos. Los de tipo B deberán ubicarse en calzada, aunque podrán compartir espacio de amarre con bicicletas y VMU de categoría inferior siempre que por características del VMU no sea seguro estacionarlo como una motocicleta (falta de llave, dimensiones pequeñas, peso escaso, etc).

Las empresas que den servicio de vehículos compartidos estarán obligadas a adecuar la información de la aplicación (o los medios que usen) a la normativa y usos locales.

Las campañas de concienciación son importantes y entendemos que las empresas que estén establecidas en Zaragoza tienen que tener un código de buenas prácticas y estar implicados en la normalización y educación cívica y vial de los usuarios de los VMU, no solo de los suyos. Por ello, entendemos que las campañas de concienciación con los VMU son imprescindibles.

El casco y el seguro sólo será obligatorio en el caso de los VMU de tipo B, en el resto será recomendable pero no obligatorio.

La edad mínima para el uso de los VMU de tipo A2 será de 16 años y requerirá de casco en el caso de los menores de edad. La edad mínima será de 18 años en el caso de los VMU de tipo B.

Los VMU deberán disponer de timbre, luces, elementos reflectantes y sistema de freno (mínimo un sistema de frenado). Se hará uso de las luces en función de lo indicado en el RGC (en condiciones de baja visibilidad).

Para mejorar la comunicación vial de la ciudad entendemos imprescindible el aumento de vías limitadas a 30 km/h en toda la ciudad, así como la creación de nuevos carriles bici.

El Ayuntamiento deberá crear un registro de vehículos de movilidad urbana, de inscripción voluntaria (obligatoria si hay explotación comercial) con la finalidad de evitar los robos o extravíos de los mismos, identificar a sus propietarios en caso de retirada o inmovilización y facilitar cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización. Serán necesarios los mismos datos que en el caso de las bicicletas.

No se podrá circular con tasas de alcohol superiores a las establecidas en el reglamento, ni bajo los efectos de las drogas.