



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



## Comentarios en relación a la regulación, mediante ordenanza municipal, de la circulación de vehículos de movilidad personal por vías urbanas.

### Cuestiones previas:

1. La ordenanza municipal sobre circulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) debe enmarcarse en una concepción más amplia de la movilidad sostenible que se desea para la ciudad de Oviedo.
2. En 2010 el Ayuntamiento de Oviedo diseñó, auspiciado por *Asturies ConBici*, el **Plan Oviedo 30**, cuyo objetivo era hacer que la ciudad estuviese abierta a la bicicleta, para propiciar un cambio en la movilidad de la ciudad. Fruto de ello fueron la creación de zonas 30 y carriles 30, así como medidas de calmado del tráfico de vehículos a motor.
3. En 2016, CicloJuristas y Asturias ConBici presentaron ante el Ayuntamiento el **Plan Oviedo 360°** que pretendía avanzar en la movilidad sostenible de la ciudad con una serie de medidas, al más importante la Ciudad 30, que no se han visto plasmadas en políticas municipales. Pese a ello es constatable el cada vez mayor número de ciudadanos que usan la bicicleta para sus desplazamientos por la ciudad.
4. La aparición de los VMP es un signo más del cambio de paradigma en la movilidad urbana, con sus notas a favor en cuanto alternativa a los vehículos contaminantes, pero también en contra si su uso colisiona con los derechos del peatón.
5. **Sería importante que esta ordenanza se concibiese como parte de una ordenación global de la movilidad urbana para hacerla más sostenible y no como un remedio concreto para solventar posibles colisiones con los peatones.**
6. La ciudad de Oviedo sufre cada vez más episodios de contaminación y de congestión del tráfico de vehículos a motor. Una movilidad sostenible no sólo requiere potenciar los desplazamientos a pie, en bicicleta en VMP y en transporte público. Necesita también desincentivar el uso de vehículos a motor y más cuanto más contaminantes sea.
7. **Por tanto, Oviedo necesita ponerse a la cabeza de la movilidad sostenible y para ello debe impulsar un Plan de 360° que gire en torno a la movilidad sostenible.**

**Adjuntamos el plan Oviedo 360°, que es la base de estos comentarios y que pretende ser una guía para la mejorar la movilidad de Oviedo.**



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



## Problemática de la regulación de los VMP

Bajo la genérica denominación de VMP se esconden muy diversos tipos de vehículos que tienen en común el ser impulsados exclusivamente por un motor eléctrico. Esto implica cuatro cosas muy importantes:

1. Es imprescindible diferenciar entre lo que es un VMP y un ciclomotor o una motocicleta eléctricas.
2. Los VMP **no son un modo activo de desplazamiento** y, por tanto, en cuanto a diseño de lo que es la movilidad sostenible, **no son equiparables a las bicicletas**. Éstas, incluidas las de asistencia eléctrica al pedaleo, necesitan para su impulso la fuerza física muscular; los VMP no, lo cual significa que, si bien son vehículos no contaminantes, no son saludables para el que los conduce, ya que no favorecen su ejercicio físico.
3. **Sería deseable que se favoreciese entre la juventud el uso de la bicicleta antes que el de VMP**, para promover hábitos de movilidad activa, no sedentarios y no contaminantes, pues a la postre la batería de desecho es un objeto altamente contaminante.
4. Más allá de estas consideraciones de la relación entre los VMP y la movilidad urbana, existe un problema previo y que es fundamental: la definición de qué es un VMP y cuando se le puede calificar como tal y no como un ciclomotor e incluso motocicleta movidos por energía eléctrica.



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



## Definición de un VMP

Consideramos que la ordenanza municipal que se pretende elaborar debe definir los VMP de acuerdo con la Instrucción dictada provisionalmente al respecto en 2019 por la Dirección General de Tráfico (*INSTRUCCIÓN 2019/S-149 TV-108*) y que se acomoda al *Reglamento (UE) n ° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos*. Por tanto,

### 1. Características y requisitos para ser un VMP:

- a. Vehículo de una o más ruedas
- b. Dotado de una única plaza
- c. Propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h.
- d. Podrá tener un asiento o sillín sólo si está dotado de sistema de autoequilibrado o si el sillín se sitúa a una altura del suelo inferior a 540mm. (No obstante, por motivos de seguridad, sería conveniente prohibir los patines con este tipo de asiento, ya que reduce la visibilidad del conductor y lo hace menos visible a los demás conductores)

### 2. No se considerarán VMP:

- a. Los artilugios semejantes a los VMP que no sobrepasan la velocidad de 6 Km/h, que tendrán la consideración de juguetes.
- b. Los vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín
- c. Los vehículos concebidos para competición
- d. Los vehículos para personas con movilidad reducida
- e. Los vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC
- f. Los vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013. (Ciclos de motor L1e-A y L1e-B Ciclomotores o superior, L3e Motocicletas)
- g. Dejan de tener la consideración de VMP los que, estando comprendido en el apartado anterior, son modificados mediante accesorios físicos que los conviertan en vehículos de tres ruedas o conducibles a baja altura o mediante accesorios electrónicos que les aumentan la potencia o les alargan el corte de suministro de energía por encima de los 25 Km/h



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



### Condiciones para circular y conducir VMP

1. Los VMP no necesitan para circular autorización administrativa ni seguro obligatorio ni autorización para conducirlos, a diferencia de los vehículos eléctricos que sobrepasan la potencia de los VMP (Ciclos de motor L1e-A y L1e-B Ciclomotores L33- Motocicletas).
2. Deben llevar grabada en el chasis información de las características técnicas del motor, indicativas de que el vehículo es calificable como VMP.
3. La ordenanza debe exigir al VMP y a su conductor el mismo equipamiento, al menos, que el requerido a las bicicletas y a los ciclistas:
  - a. Timbre, luces y catadióptrico
  - b. Casco si el conductor es menor de 16 años.
4. El conductor de un VMP en condiciones de baja visibilidad deberá circular tanto en vías urbanas como interurbanas portando una prenda reflectante. Esta exigencia sólo es para vías interurbanas en el caso de los ciclistas. Sin embargo, es necesaria para los conductores de VMP, habida cuenta de que la luz trasera de los VMP, si la incorporan, está situada a en el guardabarros trasero, a pocos centímetros del suelo, y por la noche se hacen invisibles si no llevan una prenda reflectante.
5. El VMP deberá incorporar una pata de cabra que permita su aparcamiento de pie.

### Vías de circulación de los VMP

1. Con carácter general, los VMP, al igual que las bicicletas, deberán circular por la calzada, estando prohibida su circulación por las aceras y paseos.
2. Salvo que el conductor del VMP requiera girar a la izquierda, deberá circular por el carril de la derecha si hay varios en un mismo sentido.
3. En la calzada, VMP/bicicletas circularán ocupando la parte central del carril. (basado en artículo 39bis de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, año 2005)
4. Para seguridad de los conductores de VMP, al igual que la de los ciclistas, **el Ayuntamiento debería declarar Oviedo como Ciudad 30**, es decir, las calles con un solo carril por sentido tendrán la velocidad máxima limitada a 30 Km/h. De haber varios en un mismo sentido, esa limitación la tendrá el carril de la derecha, pudiendo el de la derecha ser de 40 Km/h o 50 Km/h.
5. Los VMP podrán circular por Zonas residenciales (velocidad limitada a 20 km/h) y por vías peatonalizadas de tráfico restringido (generalmente vías de plataforma única, velocidad limitada a 10 Km/h). En estos casos deberán moderar su velocidad, circulando siempre por la zona de rodadura y respetando la preferencia y seguridad de los peatones.



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



6. En las vías de tráfico restringido, tanto VMP como bicicletas podrán circular en ambos sentidos.
7. Los VMP podrán circular por los carriles bici y por sendas ciclables. También por los viales de los parques, respetando siempre al peatón y bajando su conductor del vehículo si la densidad del tráfico así lo aconseja.
8. Por motivos de seguridad, los VMP autoequilibrados (tipo segway, tabla con ruedas paralelas y mono rueda eléctrica) sólo deberían poder circular por vías con velocidad máxima limitada a 20 Km/h (zonas residenciales, carriles bici, calles de tráfico restringido y sendas ciclables).
9. Los conductores de vehículos motorizados que quieran adelantar a un VMP o ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación dejando un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad entre el VMP/bicicleta y el vehículo motorizado que pretende adelantarla. Asimismo, cuando estén circulando detrás de un VMP/bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad. Nunca podrá ser inferior a 5 metros. (basado en artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, año 2005)

### Preferencia de paso

1. El VMP tiene preferencia de paso en relación con los vehículos a motor, **pero la bicicleta ha de tener preferencia sobre los VMP**, ya que depende del esfuerzo muscular para mantenerse en equilibrio.
2. En los carriles bici está prohibido el tránsito o parada tanto de peatones como de vehículos a motor. No obstante, los peatones podrán cruzarlos, teniendo en tal caso preferencia, pero han de hacerlo con diligencia.

### Aparcamiento de los VMP

1. Los VMP han de ser aparcados en la calzada, en la zona previamente habilitada para ello. En su defecto aparcarán en la zona de estacionamiento más próxima a un paso de peatones.
2. En las vías peatonales de tráfico restringido aparcarán junto a los aparcamientos de bicicletas. Si no los hubiera en una distancia de 100 metros podrán aparcarlos en una zona que no interfiera la circulación de personas u otros vehículos, sin dañar en ningún caso el mobiliario urbano.



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



## Alquiler de VMP

Debe preverse en la ordenanza el sistema de alquiler de VMP, tanto en lo que se refiere a la autorización del servicio como a la responsabilidad sobre su uso y a su aparcamiento indebido.

## Uso turístico de los VMP

Aunque en la ciudad de Oviedo no existe este tipo de servicio, deben preverse las condiciones de su prestación, sobre todo teniendo en cuenta que sus itinerarios serán por zonas peatonales de tráfico restringido.

## Normas de tráfico aplicables a los conductores de VMP

Como conductores de un vehículo, los que conduzcan VMP están obligados a cumplir las mismas normas que rigen para los ciclistas, previstas en la Ley de Tráfico y en el Reglamento General de Circulación, de manera especial, en lo que se refiere a consumo y control de drogas y bebidas alcohólicas y al uso de dispositivos móviles y de auriculares.

## Infracciones y sanciones

1. El régimen de infracciones y sanciones puede ser similar al previsto en la reciente modificación de la ordenanza de movilidad de la ciudad de Sevilla.
2. En todo caso, el sistema de sanciones debe regirse por los criterios de **tipicidad y proporcionalidad**, es decir, claridad en los supuestos objeto de sanción y proporcionalidad en el importe de la sanción respecto de las infracciones cometidas con vehículos a motor, ya que el riesgo o el peligro de una acción con una bicicleta o con un VMP es estadísticamente muy inferior al creado por la conducción de vehículos a motor.
3. Para que el régimen de sanciones cumpla una función educativa y no simplemente represora, debería establecerse un **sistema de segunda oportunidad**, consistente en la amonestación en caso de una primera infracción, con toma de datos identificativos del infractor por la policía local, y sanción efectiva en caso de reincidencia. El sistema informático municipal debería adecuarse, si no lo está ya, para que el agente pueda comprobar *in situ* si el infractor es reincidente o no.

**Firmado: Grupo de ciclismo urbano de Oviedo de la asociación Asturias ConBici (perteneciente a ConBici)**