



Aportaciones de AUVMP a la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid

En relación a la Consulta Pública publicada por el Ayuntamiento de Madrid el día 23 de diciembre de 2019 previa a la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS), la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUVMP), manifiesta lo siguiente:

Los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) son una excelente solución de movilidad sostenible y ecológica que pueden cubrir la mayoría de los desplazamientos diarios realizados por una persona. Su autonomía promedio de 30 km es suficiente para realizar **cualquier trayecto dentro del casco urbano de Madrid**. Asimismo, su cómoda portabilidad los hace ideales para combinarlos con el transporte público interurbano o como complemento idóneo al uso de aparcamientos disuasorios por parte de los automóviles.

Cabe destacar que son los vehículos eléctricos más eficientes para desplazarse. Con una huella de CO₂ promedio de 3 gr/km, **son los vehículos con menor huella de carbono del mercado**. Su extrema ligereza hace que sean los medios motorizados que menos daños provocan en caso de accidente. Y sin olvidar que, al ser vehículos innovadores y dotados de alta tecnología, incorporan medidas de seguridad que son difíciles de encontrar en otros vehículos ultraligeros, como son los sistemas de frenado con ABS o la luz de freno.

Además, estos vehículos **son más atractivos para reducir el uso del automóvil** que otros vehículos igualmente sostenibles como la bicicleta, debido a que al estar provistos de motor no requieren grandes esfuerzos que obliguen a sus usuarios a cambiarse de ropa tras su uso. También, pueden ser transportados hasta el puesto de trabajo, reduciendo así los robos y los problemas de dejarlos a la intemperie.

Por los motivos anteriormente expuestos, los VMP **son un gran aliado para cumplir los objetivos de calidad del aire propuestos en Madrid 360**. Para ello, necesitan una normativa que fomente su uso, al mismo tiempo que, como vehículos vulnerables, los proteja de otros vehículos más agresivos para las ciudades. Además, el fomento de estos vehículos nunca debe menoscabar la seguridad de los espacios peatonales, que deben mantenerse exclusivamente para los peatones.

Sin embargo, la actual Ordenanza de Movilidad Sostenible, tiene grandes carencias regulatorias hacia estos vehículos, provocando que, ante la falta de vías para circular, los usuarios terminen circulando por las aceras. Teniendo en cuenta que **los patinetes eléctricos ya superan en ventas a las bicicletas eléctricas**¹, es necesario corregir las carencias de esta ordenanza para mejorar la integración y convivencia, al tiempo que fomente y no desincentive el uso sostenible de los VMP.

¹ <https://www.ideal.es/magazin/boom-patinetes-electricos/>



Por lo expuesto anteriormente, consideramos adecuadas serían las siguientes propuestas

PRIMERO.- Madrid es la única ciudad de España que se refiere a estos vehículos bajo las siglas VMU, creando un problema jurídico dado que dicho término no aparece recogido en las normativas que la DGT está redactando. Para evitar esto, **se debe utilizar el término VMP** (Vehículo de Movilidad Personal) que ya está implantado en el resto del país.

SEGUNDO.- La actual categorización de los VMP se basa en la propuesta de la Instrucción Técnica 16/V-124, la cual es obsoleta y difícil de aplicar, resultando que los agentes se guían únicamente por los pictogramas. La nueva regulación que plantea la DGT, tal y como aparece reflejada en la reciente Instrucción Técnica 19/S-149, prevé una única categoría de vehículos con velocidad máxima de hasta 25 km/h. Sin embargo, creemos necesario **separar aquellos vehículos que pueden superar los 15 km/h**, que son fácilmente equiparables a las bicicletas para circular por calzada, de aquellos VMP que no superan dicha velocidad y quedarían asimilados a patinetes sin motor.

TERCERO.- **La regulación actual de los VMP impide, en la práctica, realizar trayectos entre barrios**, dado que las calles limitadas a 30 km/h desvían el tráfico hacia las avenidas. Esto supone, no sólo la imposibilidad de desplazarse de forma eficaz por la ciudad, sino que crea islas de movilidad en zonas donde no existen vías autorizadas, como el entorno de Nuevos Ministerios o en PAUs como Valdecarros.

CUARTO.- Por el motivo anteriormente indicado, los VMP no pueden utilizarse como alternativa en la Zona de Bajas Emisiones del Distrito Centro, algo no deseable ya que son vehículos sin emisiones. Por ejemplo, no existen vías autorizadas a VMP que permitan desplazarse entre los barrios que están al Sur de Gran Vía y los que se encuentran al Norte. Proponemos **limitar a 30 km/h todas las calles del Distrito Centro** que, por tener más de un carril por sentido, mantienen actualmente un límite superior.

QUINTO.- Pese a la similitud en velocidad y masa con las bicicletas, y la extensa red de existente en Madrid, la OMS no permite el uso de ciclocarriles por los VMP. **Es incomprensible que los ciclocarriles se consideren adecuados para las bicicletas y peligrosos para los VMP**. Esto ocasiona innumerables inconvenientes a los VMP, pues incluso las vías segregadas se transforman en ciclocarriles en algunos tramos (Gran Vía, Atocha, Alberto Aguilera, Av. Toreros, etc.) sin que los VMP puedan continuar el itinerario ni realizarlo en sentido inverso. La prohibición de uso de los ciclocarriles está provocando que los cada vez más numerosos VMP terminen utilizando las aceras o circulando irregularmente por ellos (sin que esto sea causa de accidentes reseñables). Por todo lo expuesto, consideramos que el uso de ciclocarriles (y, en general, cualquier carril limitado a 30 km/h) es la mejor solución que facilita la integración circulatoria de estos vehículos por toda la ciudad.

SEXTO.- En la actualidad, las actuaciones urbanas que se realizan ignoran por completo la nueva realidad de los VMP. Por ejemplo, la reciente eliminación del carril bici de Gran Vía de Hortaleza se planteó sin alternativas de circulación a estos vehículos. Además, toda la señalización horizontal y vertical se basa exclusivamente en la bicicleta y esto conlleva a que se realicen actuaciones como en



el carril bus de Martínez de la Riva donde se permite el uso del carril bus a bicicletas, pero no a VMP. Para evitar situaciones discriminatorias como las expuestas, proponemos las siguientes medidas:

- **Unificar lo máximo posible la normativa de bicicletas y VMP:** separación lateral en adelantamientos, avanzabicis, calles residenciales a contramano, etc. Esto simplifica y facilita el conocimiento de la normativa por todos los agentes implicados.
- Ampliar la definición de las señales de tráfico y semáforos para bicicletas para que sean también de aplicación a VMP.
- Que en las señales horizontales de los carriles bici, ciclocarriles y avanzabicis se alternen pictogramas de bicicletas y patinetes.
- Sustituir el término “carril bici” por **“carril de micromovilidad”** u otro término inclusivo.

En definitiva, consideramos que el mejor equilibrio entre fomento, seguridad y convivencia se obtiene equiparando la circulación de los VMP a las bicicletas en todos los aspectos.

SÉPTIMO.- Se debe permitir el estacionamiento de VMP de uso particular en aparcabicis o mobiliario urbano en las mismas condiciones que las bicicletas particulares, ya que necesitan atarse mediante un candado a algo físico y en un lugar donde estén protegidos del vandalismo.

OCTAVO.- Existen muchas calles con más de un carril por sentido donde la circulación a 50km/h no es necesaria y su pacificación beneficiaría a todos los ciudadanos. Para ello, proponemos que las vías que cumplan los siguientes criterios sean limitadas en la ordenanza a 30 km/h:

- Las calzadas laterales de las avenidas que cuentan con ellas (ej. Recoletos, Castellana)
- Las calles con pasos de cebra sin semaforizar (ej. Juan Bravo)
- Todas las calles que formen parte de una ZBE (ej. Madrid Central)

NOVENO.- **Todas las calles que mantengan un límite de 50 km/h estarán equipadas con un ciclocarril** que facilite el tránsito de los medios de micromovilidad (VMP y bicicletas). La reducción de la velocidad en los carriles próximos a las aceras tiene la ventaja adicional de reducir los atropellos a peatones en estas vías.

Por último, desde AUVMP nos ponemos a disposición del Ayuntamiento de Madrid para aclarar cuantas dudas puedan surgir relativas a los VMP y para colaborar en la elaboración de la ordenanza, de acuerdo con el art 133.2 de la Ley 39/2015.