

Alegaciones a regulación transitoria de vehículos de movilidad personal

Por un espacio público libre de obstáculos

Logroño Andando

Logroño, 18 de febrero de 2020

Apartado 1: normas generales y conceptos utilizados

Se propone cambiar el título del apartado simplemente a “Normas generales”.

Se propone modificar el enunciado al siguiente:

“Sin perjuicio de lo establecido en la normativa de rango superior aplicable, así como a la espera de la aprobación definitiva de la ordenanza de movilidad de Logroño, se establece la siguiente normativa transitoria para la regulación del uso y estacionamiento de los vehículos de movilidad personal”.

Razonamiento: en general es una técnica legislativa o normativa recomendable no hacer remisiones a normas concretas. Puede interpretarse que éstas tienen el carácter de normas en las que uno se subroga o que las mismas tienen carácter sustitutorio; si se hace esto, se están estableciendo dichas normas como de obligado cumplimiento por el Ayuntamiento. Esto ha ocurrido por ejemplo con la remisión genérica a la orden ministerial de Fomento que fijaba las características de los reductores de velocidad en las vías de su competencia: algunos ayuntamientos incorporaron, sin pretenderlo, la citada normativa a la normativa municipal y a sus vías públicas.

Además, incorporar referencias concretas como la que se efectúa a las instrucciones de la DGT o a las recomendaciones de la FEMP sobre Espacios Públicos presenta el inconveniente de que cualquier modificación de las mismas obliga a modificar la ordenanza.

Así pues, estimamos preferible mantener la referencia genérica a toda normativa de rango superior.

Respecto al título, dado que no se introducen conceptos, es innecesario mantener este término.

Apartado 2: definición y clasificación de VMP

Se propone cambiar el enunciado de la segunda parte del artículo a la siguiente:

“Con carácter general:

- Los artilugios que no **puedan sobrepasar** la velocidad de 6 km/h. tienen la consideración de juguetes.
- Si el vehículo **puede desarrollar** desarrolla una velocidad superior a 25 km/h no tiene la consideración de VMP.”

Razonamiento: el texto inicial se trata de una traslación directa de la instrucción de la DGT, pero preferimos la redacción ahora propuesta por claridad. La redacción anterior (“sobrepasan” o “desarrolla”) puede dar a entender que si la persona que conduce el vehículo no sobrepasa dichas velocidades, dicho vehículo podría ser considerado VMP.

Apartado 3: circulación

Se proponen los siguientes enunciados para cada párrafo:

Para el 7.1 “Circulación por aceras y zonas peatonales”,

“1. Circulación por aceras y zonas peatonales

De acuerdo con el apartado 5 del artículo 121 del Reglamento General de Circulación, se concluye que está prohibida la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y calles, zonas y áreas exclusivamente peatonales.”

Razonamiento: la referencia anterior al apartado 4 del artículo 121 no es acertada ya que este apartado se refiere a “monopatines, patines o aparatos similares” y en modo alguno a los “vehículos” entre los que están los VMP:

“ 4. Los que utilicen **monopatines, patines o aparatos similares** no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales.”

Reglamento General de Circulación, art. 121 apartados 4 y 5

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514#a121>

Lo que en estas notas se plantea ahora es lo que dice el apartado 5 del citado artículo 121 y lo que recoge la instrucción de la DGT que se toma como referente (sin perjuicio de que dicha instrucción no sea, por su propio carácter, obligatoria). Además, la propia ordenanza aprobada inicialmente por el ayuntamiento de Logroño, sin entrar en las modificaciones de la misma que podrían ser recomendables, así lo recoge, como no podía ser menos, al proceder de normativa de rango claramente superior (ver art. 7 de la citada ordenanza cuando habla de “vías y áreas peatonales”). Finalmente, hay sentencias de los tribunales que refuerzan sin posibles equívocos la exclusividad para los peatones de las aceras y zonas y áreas peatonales.

Para el 7.2 “Circulación por zonas peatonales”,

“ 2. Circulación por zonas de prioridad peatonal, distintas de las exclusivamente peatonales

En otras vías y zonas de prioridad peatonal como bulevares, paseos y parques el desplazamiento ha de ser a paso de persona.

Se prohíbe la circulación a menos de 1 m de los peatones, o cruzarse en su trayectoria.

Si la aglomeración peatonal lo impide, deberá el usuario de los VMP descender y continuar a pie. Se entiende que la aglomeración peatonal impide circular en VMP cuando no resulte posible mantener 1 m como mínimo de distancia respecto a los peatones, o cuando no se pueda circular en línea recta durante al menos 5 metros de manera continuada.

Los usuarios de VMPs no deberán cruzar pasos para peatones en el vehículo, dado que la preferencia en estos está exclusivamente reservada a peatones, y para hacerlo deberán desmontar del vehículo.”

Razonamiento:

En primer lugar, el artículo 121 apartado 4 del RGC emplea la expresión “paso de persona”, no de peatón, y se recomienda emplear la misma expresión para facilitar la coherencia entre ambos textos.

En segundo, no hay “zonas peatonales” y “otras zonas peatonales” como se proponía en la primera redacción. Las zonas peatonales están definidas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, anexo I:

“58. Acera. Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

59. Zona peatonal. Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, **reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.**

60. Refugio. Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.”

*Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, anexo I
 <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722#ani>*

Si por una zona circulan con habitualidad vehículos, no son “zonas peatonales” de acuerdo con esta definición, que utiliza la expresión “reservada a la circulación de peatones”. “Reservar”, según el DRAE, es “destinar un lugar o una cosa, **de un modo exclusivo**, para uso o persona determinados”. Y si la reserva no es exclusiva, ya no es reserva.

Las zonas denominadas popularmente “peatonales”, pero en las que acceden vehículos de forma habitual, son en realidad zonas “**de prioridad peatonal**” o “**de tráfico restringido**”, dado que se permite en ellas con habitualidad y normalidad el acceso a garajes, de vehículos de reparto, de ciclos o, tal como aquí estamos tratando, ahora también de VMPs.

Así pues, preferimos el término “**zona de prioridad peatonal**” para referirnos a zonas como Portales, las Cien Tiendas, García Morato o Gil de Gárate, en donde la prioridad es peatonal pero se permite el acceso de vehículos con habitualidad.

Por último, recordamos que los pasos para peatones solo otorgan prioridad a los peatones, no a quien maneja cualquier vehículo, con el ánimo de recordar la legislación al respecto:

“Artículo 65. Prioridad de paso de los conductores sobre los peatones.

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto **de los peatones**, salvo en los casos siguientes:

a) **En los pasos para peatones debidamente señalizados.**

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal (artículo 23.1 del texto articulado).

2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas (artículo 23.2 del texto articulado).

3. También deberán ceder el paso:

a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas (artículo 23.3 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.”

Reglamento General de Circulación, artículo 65

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514#a65>

Por otro lado, acudimos a la normativa de Barcelona para disponer de un criterio objetivo con el que determinar cuándo se puede y cuando no se puede circular en VMP:

<https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/medios-de-transporte/vehiculos-movilidad-personal>

<https://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/regulacion-de-vehiculos-de-movilidad-personal-y-ciclos-de-mas-de-dos-ruedas>

Nuevo apartado: aparcamiento

Proponemos un nuevo artículo con el siguiente texto:

“Aparcamiento

Los vehículos de movilidad personal podrán estacionar:

1. En las reservas de motos, aparcabicis, o reservas para VMPs
2. Si no hay reservas de moto, aparcabicis o VMPs en las proximidades, podrán hacerlo también en cualquier banda de aparcamiento donde esté permitido aparcar otros vehículos, en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de 2 metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.
3. En vías y áreas de prioridad peatonal distintas de zonas peatonales, como excepción, en zonas que no hayan sido declaradas como de 'especial protección para el peatón' y solo si no es posible aparcar en reserva de moto, aparcabicis o en banda de estacionamiento, sobre aceras amplias, junto al bordillo en una única línea (en paralelo al bordillo en aceras de menos de 6 metros de ancho, y en semibatería o ángulo si son más anchas), y respetando un ancho libre de paso de tres metros y dos metros de distancia a los pavimentos tacto-visuales que haya en el suelo (para facilitar el tránsito de peatones con deficiencias importantes de visión).

El anclaje de los vehículos de movilidad personal con cadenas antirrobo o similares se hará en las siguientes condiciones:

1. Se autoriza el anclaje en aparcabicis y vallas.

2. No se permite el anclaje a bancos, marquesinas, elementos de señalización o cualquier otro elemento de mobiliario urbano cuya utilidad o acceso quede dificultado por la presencia del vehículo.
3. No se permite el anclaje a árboles ni elementos vegetales.

Queda prohibido estacionar los vehículos de movilidad personal:

1. En aceras o zonas de uso exclusivamente peatonal.
2. En las zonas peatonales destinadas a paradas de transporte público o de taxi, en las reservas para personas con movilidad reducida o sobre las tapas de registro o de servicio.

Las autoridades competentes podrán proceder a la retirada del vehículo de movilidad personal cuando esté abandonado o cuando incumpla la normativa de aparcamiento. Se considerará abandonado un vehículo cuando haya permanecido estacionado durante un mes en un mismo lugar. Las autoridades tomarán una fotografía del vehículo previa a la retirada y colocarán el preceptivo aviso en el lugar donde se hallase estacionado para informar a su titular. Para recuperar el vehículo, el titular, propietario o persona autorizada deberá acreditar su propiedad de forma fehaciente y abonar previamente la tasa correspondiente de traslado y permanencia en el Depósito Municipal de Vehículos, conforme a la ordenanza fiscal en vigor, y sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponder.”

Justificación: Queremos evitar que la proliferación de VMPs sea un obstáculo para la movilidad y disfrute peatonal, o para el aprovechamiento del mobiliario y vegetación urbanos. Por este motivo, en particular, solicitamos prohibir el anclaje a bancos, señales y vegetación.

Y en particular, queremos evitar la invasión de las aceras por los patinetes de alquiler en libre servicio, como ya ha ocurrido en numerosas ciudades (Madrid, Lisboa, Barcelona...). Las aceras y zonas peatonales han de ser espacios libres de vehículos, ya sean VMPs, bicicletas, motocicletas, coches o cualquier otro, para garantizar un espacio público de calidad y apto para el uso y disfrute de todas las personas, también aquellas con movilidad reducida o baja visión. Por este motivo solicitamos la prohibición de estacionar en aceras o zonas de uso exclusivamente peatonal.

Introducimos la posibilidad de establecer zonas reservadas para el estacionamiento VMPs por si en el futuro estas vinieran en definirse.

En cuanto a la redacción, tomamos como referencia la ordenanza de movilidad sostenible de la ciudad de Madrid, la de Barcelona ya citada anteriormente y el borrador de la ordenanza de movilidad de Logroño 2019.

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Patinetes-electricos-y-otros-vehiculos-de-movilidad-urbana/>