



Infotrànsit

CATALÀ / LEX VIÀRIA

Una ordenança model per regular els patinets elèctrics a Catalunya

🕒 21 juny 2023 👤 INFOTRANSIT 💬 DEIXA UN COMENTARI

El Servei Català de Trànsit pretén harmonitzar les diferents normatives municipals i ser una guia per als ajuntaments catalans en matèria de vehicles de mobilitat personal

Edat mínima per circular amb patinet elèctric: 16 anys, ús obligatori del casc i contractació d'una assegurança de responsabilitat civil per part dels usuaris de patinets elèctrics. Aquestes són les principals recomanacions normatives sobre aspectes no legislats que fa el Servei Català de Trànsit (SCT) en l'ordenança tipus que ha redactat i impulsat per a una regulació comuna dels patinets elèctrics als municipis de Catalunya. Pel que fa als espais de circulació, aquesta ordenança, que pretén ser un full de ruta per a pobles i ciutats, **recomana treure els patinets elèctrics dels carrers amb limitació de velocitat de 50 km/h i de les zones d'ús preferent dels vianants.**

La normativa estatal bàsica dels vehicles de mobilitat personal (VMP) regula diversos aspectes de la circulació urbana d'aquests vehicles, però de moment deixa marge als consistoris per establir normes pròpies o recomanacions en determinats aspectes. En aquest sentit, **l'ordenança que impulsa el SCT vol ser el model que segueixin els ens municipals catalans en aquesta matèria**, tal com destaca el director del SCT, Ramon Lamiel: **"Hem fet una anàlisi de la normativa i hem detectat que hi ha molta confusió; amb aquesta ordenança model oferim als municipis criteri, opinió i autoritat"**. El titular de Trànsit afegeix: **"Donem una guia als municipis per fer una ordenança i facilitem, de fet, una ordenança tipus que els servirà de base"**.



Aquesta ordenança sobre VMP, que s'inclou en el *29è Dossier tècnic de seguretat viària. Recomanacions per a la circulació segura dels vehicles de mobilitat personal* del SCT, té l'objectiu **d'homogeneïtzar les diferents normatives municipals de Catalunya** sobre aquest mitjà de transport que ha proliferat tant en els darrers anys en pobles i ciutats.

Davant del fet que només el 10% dels municipis catalans han adaptat les seves ordenances als VMP, des del SCT s'ha impulsat aquesta regulació comuna com a **ordenança tipus per guiar els municipis i facilitar-los la incorporació de la regulació dels patinets elèctrics en les seves ordenances** de mobilitat o circulació. El text simplifica i clarifica la informació normativa sobre els drets i deures dels usuaris dels patinets elèctrics per aconseguir una mobilitat urbana més segura i ordenada per a tots els col·lectius, millorar la convivència entre els diferents mitjans de transport i protegir els més vulnerables, com els vianants.

Cal tenir en compte que els VMP són sostenibles i són necessaris per reduir la contaminació i descarbonitzar la mobilitat dels municipis, i que aquesta regulació no pretén desincentivar-ne l'ús, sinó establir una normativa clara per corregir les problemàtiques que estan generant en els col·lectius més vulnerables (vianants i persones amb discapacitat) i també davant l'augment registrat de la sinistralitat d'usuaris d'aquests vehicles.

L'experiència municipal

Sant Boi de Llobregat és un dels municipis catalans que es va avançar a la regulació parcial que es va fer des de l'Estat sobre VMP i des del 2020 té una ordenança pròpia per als patinets elèctrics. El sotsinspector Francisco Cano de la Policia Local d'aquest municipi apunta **“la manca d'universalitat de la norma”** com un dels principals problemes per afrontar aquesta nova realitat de la mobilitat urbana. També els suposen un **trencaclosques normatiu “les disfuncions entre l'edat de conducció de ciclomotors i la de patinets elèctrics, atès que en el cas de Sant Boi els usuaris de VMP han de tenir 16 anys i cap coneixement de la normativa de trànsit, i reglamentàriament els conductors de ciclomotors ho poden fer als 15 anys, però amb una llicència de conducció”**.

Des de la Policia Local de Sant Boi es veu amb bons ulls que el model d'ordenança del SCT recomani als usuaris de VMP evitar espais compartits i contractar una assegurança. **“Caldria que estiguessin assegurats i en condicions de ser responsables civils de les lesions i danys que puguin provocar”**, assegura Cano. Tanmateix, creu que s'hauria d'anar més enllà **“en la formació i el coneixement de la norma per part dels conductors de patinets, com podria ser a través d'una llicència”**.

D'altra banda, el 2021 **Terrassa** va modificar la seva ordenança de mobilitat per incloure-hi una regulació dels patinets elèctrics. Des de la seva experiència, Susi López, de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament, afirma que és urgent **“completar el marc regulatori estatal”**. López creu que l'ordenança del SCT va en la bona direcció: **“Tot i que inicialment es van assimilar a les bicicletes, pensem que ara cal diferenciar aquests dos tipus de vehicles i considerar els patinets elèctrics com a vehicles de motor”**.

Pel que fa a la problemàtica de convivència que han generat els patinets elèctrics, López assegura que **“el conflicte es produeix principalment a les voreres, lloc per on els patinets no haurien de circular en cap cas. Per tant, cal conscienciació i control policial. Caldria també conscienciar les persones conductores de vehicles de motor que els patinets elèctrics poden circular amb tot el dret per la calçada, ocupant el centre dels carrils. A Terrassa tenim un protocol per a la prevenció i resolució de situacions d'assetjament a persones ciclistes i persones usuàries de VMP que està donant bons resultats”**.

🔗 DOSSIER TÈCNIC, NORMATIVA, ORDENANÇA, PATINETS, SEGURETAT VIÀRIA, VMP

Deixa un comentari