

PROPUESTAS PARA LA REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO DE PATINETES COMPARTIDOS

Los patinetes compartidos se han erigido en los últimos años como una solución de transporte urbano sostenible, que contribuye a racionalizar el uso del vehículo privado y a complementar las redes de transporte público. Al ser vehículos eléctricos, libres de emisiones contaminantes, favorecen los objetivos de descarbonización de las ciudades. Por otro lado, su reducido tamaño y su carácter compartido, promueven la liberación de espacio público, que queda disponible para otros usos.

No obstante, en el plano normativo, la llegada de los patinetes ha suscitado un debate acerca de la manera óptima de regular estas nuevas formas de movilidad. En este sentido, desde Smart Mobility compartimos la visión de que la integración de los patinetes en el sistema de movilidad en las ciudades debe ser compatible con el uso que realizan el resto de ciudadanos en la vía pública.

Es importante resaltar que recientemente ha sido aprobado el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, a fin de regular convenientemente el tráfico de los vehículos de movilidad personal, **dando certeza y seguridad a todos los actores involucrados sobre por dónde y en qué condiciones puede circular este tipo de vehículos.**

De igual manera, **la regulación en materia de estacionamiento es otro asunto clave de cara a promover la implantación de estos sistemas, con sus consecuentes beneficios, de manera adecuada todos los ciudadanos.** En este sentido, es fundamental conseguir un equilibrio entre el uso del espacio público que hacen los ciudadanos, que es prevalente, en todo caso, y el que necesitan los operadores de servicios de movilidad compartida para ofrecer un servicio de calidad al usuario. La conciliación de ambos redanda en la consecución del interés general de reducir el uso del vehículo privado y sus externalidades negativas.

En línea con estos objetivos, desde Smart Mobility trasladamos las siguientes **recomendaciones a la hora de diseñar un sistema de estacionamiento para patinetes de uso compartido:**

1. Infraestructura

A la hora de diseñar un sistema con puntos de estacionamiento designados, son especialmente relevantes las acciones tomadas por las Administraciones Públicas competentes para dotar a sus ciudades de una densidad adecuada de puntos de aparcamiento. Por ejemplo, a través de la **conversión de plazas de aparcamientos para automóviles privados en aparcamientos multimodales destinados a vehículos de micromovilidad**, tanto de usuarios privados como de servicios de alquiler compartido.

Esta iniciativa es esencial para transformar la geografía urbana, tradicionalmente dominada por el coche privado contaminante, en un espacio de convivencia cívico. De este modo, se garantiza tanto la ordenación de la vía pública mediante la creación de zonas de aparcamiento

específicas, como la desincentivación del uso del coche privado tradicional, que ve reducidas cada vez más sus opciones de aparcamiento.

Adicionalmente, también se pueden aprovechar elementos con los que ya cuentan las ciudades, como los aparcabicis. Tanto patinetes como bicicletas son medios de transporte que se asemejan en su construcción, capacidad, utilidad y dimensiones. Por ello, los aparcabicis ya existentes también son una alternativa para estacionar los patinetes compartidos.

2. Capilaridad

A la hora de establecer un régimen de estacionamiento en espacios designados, debe asegurarse que haya una provisión suficiente de dichos espacios, que puedan responder a la capilaridad del modelo y a las necesidades de la demanda.

Para que el alquiler compartido de patinetes eléctricos pueda suponer una alternativa de movilidad sostenible, los ciudadanos deben tener acceso a estos vehículos desde cualquier zona de la ciudad, y deben poder aparcarlos cerca de su destino. Por tanto, resulta muy necesario una red de puntos de estacionamientos consistente (prioritariamente en la calzada, así como en las aceras más amplias o con espacios no utilizados), que cubra toda la ciudad.

En este sentido, tomando como referencia otras ciudades, se ha comprobado que **lo recomendable sería establecer un punto de aparcamiento por cada 100 -150 metros.**

Dado el reducido espacio que ocupa un patinete (10 patinetes aparcados equivalen a un coche convencional), estos puntos de aparcamiento, por numerosos que sean, no supondrán una gran ocupación del espacio público. Además, dado su carácter compartido, el uso que hacen del espacio público siempre va a ser más eficiente que el de un vehículo privado.

3. Otras características: capacidad, señalización y ubicación

Recomendamos también limitar la capacidad (número de plazas) de estos espacios de estacionamiento a no más de 15 patinetes. Estos sistemas tienen un mejor funcionamiento siempre que los vehículos están distribuidos de forma más homogénea. Además, la ordenación del espacio público suele ser más deficiente si se establece un sistema con pocos puntos de aparcamiento, pero con muchas plazas cada uno.

Es importante también que los puntos de estacionamiento estén correctamente señalizados.

Por último, consideramos fundamental crear puntos de estacionamientos cercanos a estaciones de tren, autobús, ferrocarriles, etc. y así potenciar su **funcionalidad como vehículos intermedios entre un medio de transporte y otro**, que en cualquier caso, promueve una modalidad sostenible e interconectada.

4. Capacidad de control del estacionamiento

Adicionalmente, también son especialmente relevantes las medidas adoptadas para controlar y supervisar que el estacionamiento de los patinetes se realiza respetando las indicaciones y el

orden en la vía pública. Actualmente hay multitud de posibilidades, que ya se están poniendo en marcha, para alcanzar este propósito, **gracias a la utilización de nuevas tecnologías.**

Por ejemplo, a través de un sistema de geolocalización de vehículos en tiempo real, que en conjunción con otros sistemas de control, sean capaces de asegurar que se lleva a cabo un estacionamiento ordenado. También mediante la funcionalidad de “foto de fin de viaje”, obligatoria para el usuario, que posteriormente será revisada por los equipos de operaciones.

Complementariamente a estas herramientas, también se habilitan recursos y equipos dedicados a mover los vehículos que se encuentren mal aparcados. Así como canales donde los ciudadanos (no usuarios) puedan notificar sobre vehículos mal estacionados o que puedan estar causando una obstrucción en la vía. Por último, en este ámbito, también son esenciales las campañas de concienciación y pedagogía dirigidas a los usuarios.

5. Modelo de estacionamiento designados: casos de éxito en otras ciudades

Sevilla ha puesto en marcha un proyecto piloto de patinetes eléctricos y está tramitando uno para bicicletas de características similares. En el caso de los patinetes, se ha aprobado también un plan de estacionamiento, donde se han definido para una primera fase 249 puntos de estacionamiento autorizado con capacidad para 2.650 patinetes a través de señalización con pintura en el pavimento. Estos puntos pueden ser utilizados por las empresas que participen en el proyecto piloto, así como por usuarios propietarios de patinetes eléctricos. Se trata en cualquier caso de una primera fase, que podrá ampliarse conforme se vaya avanzando en el despliegue de este medio de transporte a raíz de la adjudicación del proyecto piloto. La fórmula utilizada en Sevilla permite una amplia cobertura de áreas de estacionamiento a un coste razonable para el consistorio.

El Ayuntamiento de **Alcalá de Henares** (Madrid) está desarrollando un plan de movilidad y una nueva ordenanza de movilidad. En este caso, ha concedido licencias a dos compañías para que puedan operar a cambio de compartir la información requerida con la ciudad. Esta información es utilizada por la ciudad como herramienta para una futura licitación y sobre todo, para establecer un Plan de movilidad acorde con las características de la ciudad. Dentro del plan de movilidad que está desarrollando la ciudad, están instalando más de 200 puntos de aparcamiento.

Por último, más allá de nuestras fronteras, otro ejemplo es el del Ayuntamiento de **París**, que en 2019 creó un total de 2.500 zonas específicas para el aparcamiento de vehículos de movilidad personal con capacidad para 15.000 patinetes. Estos espacios reservados se identifican con pintura en el suelo: un rectángulo blanco, con marcas para delimitar los diferentes vehículos. También hay lugares en los que la señalización del suelo indica "bicicleta", que inicialmente estaban destinados a las bicicletas de libre circulación, donde los patinetes también pueden aparcar.