

PATINETES ELÉCTRICOS

Los patinetes eléctricos quieren conquistar nuestras calles ofreciendo una alternativa barata y ecológica al transporte urbano en coche. Sin embargo, hoy en día permanecen en un limbo legal que no ayuda a la hora de decidirse a comprar uno. Veamos sus características técnicas y las normativas que actualmente se les aplican.

TRADICIONALMENTE, la Dirección General de Tráfico ha distinguido en lo referente al tráfico urbano entre peatones y vehículos a motor. Atendiendo a esta diferenciación, los peatones disponen de la acera para moverse, mientras que los vehículos utilizan la calzada. Sin embargo, las bicicletas tradicionales (sin motor) no encajan perfectamente en estas categorías y han propiciado la creación de otros tipos de vías en las ciudades para armonizar el tráfico urbano. Tal es el caso de los carriles bici, aceras bici, cicocalles o itinerarios ciclistas en parques públicos.

Además de esto, existen calles residenciales con velocidad limitada a 20 Km/h -habitualmente, sin diferencia de altura entre acera y calzada- y zonas limitadas a 30 km/h. Este diverso conjunto de tipos de vías se ha ido poblando de medios de transporte muy poco comunes hace solo un par de décadas (hoverboards, monociclos y patinetes eléctricos, segways, bici-taxis, bicicletas de transporte de mercancías, etc.) y ha hecho necesario poner cierto orden.

VARIAS CATEGORÍAS Y NORMATIVA

La instrucción 16/V-124 del 3 de noviembre de 2016 de la DGT divide a estos nuevos medios de transporte urbanos en tres grupos. En el grupo A estarían casi todos los patinetes eléctricos: plataformas de una rueda (monociclos como, por ejemplo, el FastWheel EVA), plataformas de dos ruedas (hoverboards) y patinetes eléctricos ligeros (inferiores a 25 kilos y 1 metro de longitud). Todos los medios de transporte del grupo A tienen una restricción de velocidad máxima de 20 Km/h. En el grupo B están los segways y patinetes eléctricos de gran formato, con una longitud máxima de 1,9 metros, un peso inferior a 50 kilos y una velocidad máxima de 30 Km/h. En el grupo C se incluyen las bicicletas eléctricas de gran tamaño (para transporte de



mercancías o pasajeros) y otros medios de transporte voluminosos.

Dicho esto, ¿qué son los patinetes eléctricos? No son vehículos a motor en sentido estricto debido a su configuración y capacidades técnicas. Por tanto, no están sujetos a las obligaciones de este tipo de vehículos (carné de conducir, matriculación, seguro obligatorio, etc.), pero tampoco pueden transitar por la calzada. No son peatones y, por tanto, no puede hacerse uso de ellos en las aceras y espacios reservados a peatones, con la excepción de lo que decidan las autoridades municipales en cada caso. Y es aquí donde reside la solución al entuerto: los ayuntamientos pueden decidir qué grupos de vehículos de movilidad personal pueden emplear uno u otro tipo de vías urbanas, dándose el caso de que en algunas ciudades podrán transitar por la calzada, en otras por la acera y en otras por ninguna de ellas, con múltiples excepciones.

Por eso, si estamos pensando en comprar un patinete eléctrico para movernos por una ciudad es más que recomendable que nos leamos bien la normativa municipal al

respecto, porque es posible que incluso los agentes municipales tengan dudas sobre determinados casos.

CARACTERÍSTICAS A TENER EN CUENTA

Si después de esta farragosa explicación sobre la amplia casuística que rodea hoy en día al patinete eléctrico nos animamos a comprar uno, debemos tener en cuenta varias características importantes. La primera de todas ellas es el peso. Si queremos que entre dentro del grupo A, es fundamental que pese menos de 25 kg, pero si además de eso queremos transportarlo en la mano cuando lo subamos a casa o al trabajo, cada kilo por encima de los 10 kg se notará bastante. Una característica relacionada es la carga máxima que es capaz de mover el patinete. Existen en el mercado patinetes muy livianos (por debajo de los 9 kg) pero que solo son capaces de soportar pasajeros de 55 kg o menos. Por el contrario, hay patinetes con doble motor eléctrico capaces de transportar más de 120 kg, pero ese también se verá reflejado en el peso del propio patinete.

En lo que respecta a la comodidad del viaje, hay patinetes sin sillín, con sillín extraíble y con sillín fijo. En general, los patinetes más pesados y con más capacidad de carga suelen tener sillín, mientras que los patinetes más ligeros se manejan de pie.

Otro aspecto que influye en la comodidad es el tipo de ruedas y la suspensión. Un patinete con suspensión y ruedas hinchables tendrá mucha mejor tolerancia a baches y pequeños objetos que pueda encontrar en su camino. Por contra, los patinetes con ruedas macizas están a salvo de inoportunos pinchazos, pero transmiten todas las vibraciones del camino a los brazos y pueden atascarse en baches o agujeros con más facilidad.

Si los viajes que vamos a hacer dentro de la ciudad implican cubrir distancias relativamente grandes, tendremos que tener en cuenta la auto-

nomía del patinete eléctrico. Los patinetes más ligeros tienen una autonomía de unos 8 Km, mientras que hay patinetes con autonomías que llegan a los 30 Km con la batería totalmente cargada. Por supuesto, esta cifra varía en función del peso que estén moviendo, la velocidad y un aspecto muchas veces olvidado: las cuestas. Si nuestra ciudad es plana, no habrá mayor problema, pero en ciudades con muchas cuestas, los patinetes con poca potencia pueden sufrir bastante para subir a pasajeros que pasen de los 70 kilos.

La autonomía está relacionada con el tiempo de carga, que suele ir de las 2 a las 5 horas para una carga completa de la batería. Con un patinete eléctrico que tenga 5 horas de tiempo de carga no podremos aprovechar el mediodía para recargarlo entre viajes, pero ninguno de los modelos más utilizados necesita más horas que una noche para recargarse a tope, por lo que lo habitual suele ser dejarlo cargando mientras dormimos para aprovecharlo al máximo durante el día.

Además de todo esto, hay aspectos relacionados con la usabilidad y la seguridad como el tamaño de la plataforma sobre la que van los pasajeros, las luces traseras

o delanteras, la pantalla donde se indica el estado del patinete, facilidad de plegado, etc. que pueden condicionar la experiencia del viaje. Por eso, quizá el mejor consejo sea buscar algún servicio de alquiler de patinetes eléctricos para probar diferentes modelos antes de decantarse por uno u otro, ya que no es común que estemos familiarizados con todas estas cuestiones.

Finalmente, una de las características que más pueden afectar en la decisión de compra es el precio. Los patinetes eléctricos más demandados se mueven en precios que van desde los 300 euros a los 1.000 euros. Puede parecer algo caro, pero si comparamos el dinero que gastaríamos haciendo en coche los mismos viajes que haremos en patinete o nos fijamos en el tiempo que ahorramos en lugar de hacer esos mismos viajes en transporte público, quizá nos merezca la pena probar.



La proliferación de nuevos medios de transporte urbanos hace necesario regular su circulación en las calles.

PABLO GARAIZAR |