

Al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Alegaciones a la modificación de la Ordenanza Municipal reguladora de los usos, tráfico, circulación y seguridad en las vías públicas de carácter urbano, aprobada inicialmente en el Pleno del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, en sesión ordinaria de 15 de diciembre de 2023.

Asociación Vitoriana de Patinetes Eléctricos (www.vpe.es)

Asunto:

Alegación única contra la obligatoriedad del casco, indicada en el Artículo 24 bis, apartado 5 (Condiciones de uso), subapartado b): *“Es obligatorio el uso del casco.”*, para eliminarla o bien modificarla en el sentido de recomendación y no obligación.

Don/Dña _____, mayor de edad, con D.N.I. número _____, en nombre y representación de la Asociación Vitoriana de Patinetes Eléctricos (adjuntamos Certificado Registro Asociaciones Gobierno Vasco), con domicilio a efectos de notificaciones en _____, ante el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Expone:

El uso del casco es muy recomendable individualmente, pero, paradójicamente a ojos profanos y ampliamente documentado, imponerlo colectivamente a los VMP supone para toda la ciudadanía mayores perjuicios que beneficios, por las mismas razones por las que no se obliga al casco en zonas urbanas a la bicicleta en ningún país de Europa y prácticamente en ningún país del mundo, salvo para menores.

La razón principal es la desincentivación de ese medio de transporte sostenible y los perjuicios colectivos asociados a dicha desincentivación, frente a unos supuestos beneficios de seguridad que no son tales, como vamos a demostrar, pero además hay argumentos jurídicos claros.

Argumentación legal:

1. Como seguro que conocen, la Ley de Seguridad Vial es una ley habilitante, es el marco legislativo cuyo desarrollo normativo se encuentra en el Reglamento General de Circulación que, actualmente, tal y como aclara la DGT no obliga al uso del casco en los VMP en todos los casos, sino que puede restringirse a usos profesionales de alquiler o a otras circunstancias a desarrollar normativamente. El poder ejecutivo (DGT) no puede restringir derechos (como ir en bici sin casco) si no lo habilita antes el poder legislativo (el Congreso) y por eso se indica “en los términos que reglamentariamente se determine”, coetilla que aplica también al casco en bicicleta en zonas urbanas y también a la conducción de coches, cosa que no es así. Hay un error de interpretación.

La interpretación jurídica es clara y la desarrollamos a continuación.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-21006>

Catorce. Se modifica el artículo 47, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.»

Es decir, “*reglamentariamente se determine*” claramente hace alusión al futuro posible de dicha modificación del RGC y además, para que quede aún más claro, **la misma terminología se aplica a bicicletas, en las que no es obligatorio el uso del casco en ciudad** (ni aquí ni en ningún país europeo). De hecho, con esa interpretación errónea sería obligatorio el uso de casco también en coches, tal como indica el primer párrafo, al ser vehículos a motor.

Explicado de otra forma: si, atendiendo al criterio jurídico expuesto en el pleno del ayuntamiento, según el cual se obliga a casco en VMP con la legislación actual, se tendría que obligar a casco a bicicletas y eso no va a ser así nunca y sería una excepción en toda Europa.

Para más clarificación aún, podemos comprobar el texto original de la Ley modificada ([Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial](#)):

Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado.

Como se comprueba, únicamente se ha añadido la modificación para incluir los VMP y se ha introducido exactamente **con los mismos términos**, luego, claramente, **si esa interpretación fuese correcta, tanto personas conductoras de coches y de bicis tendrían que usar casco en todos los casos desde hace muchos años y eso no es así.**

Además, en la Disposición Final Segunda, punto 1, se indica: “Se habilita al Gobierno a dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta ley.”

Y, en todo caso, aunque está claro jurídicamente, ¿qué interés hay en adelantarse a una legislación que, como mínimo, ha originado en algunas personas esta duda interpretativa y no esperar a su clarificación normativa?. No quisiéramos tener que introducir aquí argumentos paralelos y ajenos a esta interpretación errónea de la ley que, además y por otra parte, iría en perjuicio del servicio público al conllevar tiempos y costes en la resolución de recursos tanto a nivel administrativo como judicial que promoveríamos y se promoverían.

2. Para mayor clarificación aún, podemos consultar la [nota oficial de la DGT](#) (oficio con ref. UN/FLG de fecha: 07-06-2022), que adjuntamos, y que **establece nítidamente que no es obligatorio el casco y que no se puede imponer sanciones hasta que no se modifique el Reglamento General de Circulación** (que a día de hoy, 11 de enero de 2024, no se ha hecho y tampoco implica que se vaya a realizar a futuro en ese sentido de obligatoriedad para todos los casos).

Esta nota se emitió en respuesta al requerimiento de información sobre la situación de la normativa sobre casco en VMP y dice lo siguiente:

“[...] en base a ese segundo párrafo del artículo 47 de la LSV, a fecha de hoy, no es posible imponer sanciones a aquellos conductores de VMP que no utilizan el casco, debiendo esperar a su regulación en una futura modificación del Reglamento General de Circulación.”

Es decir, que en base a la Ley de Seguridad Vial, actualmente y hasta que no se apruebe la modificación del RGC (si se aprueba finalmente) **no es posible imponer sanciones por no usar casco.**

Teniendo en consideración lo anteriormente expuesto y en base a ese segundo párrafo del artículo 47 de la LSV, a fecha de hoy, no es posible imponer sanciones a aquellos conductores de VMP que no utilizan el casco, debiendo esperar a su regulación en una futura modificación del Reglamento General de Circulación.

Dicha cuestión se recoge en la instrucción **SANC 22/06**, sobre entrada en vigor de la Ley 18/2021, concretamente en su apartados **III (Vehículos de Movilidad Personal (VMP) (casco, circulación por aceras,...))** y **VI (Disposición Derogatoria)**.

Además, indica y aclara:

*“Habida cuenta de que hasta la fecha no ha sido modificado el Reglamento General de Circulación desarrollando esta previsión legal, **el conductor de un vehículo de movilidad personal no está obligado a utilizar el casco de protección en ningún caso, tanto si circula por municipios que han regulado este aspecto mediante ordenanza municipal, como si lo hacen por aquellos que no lo hayan hecho.**”*

Habida cuenta de que hasta la fecha no ha sido modificado el Reglamento General de Circulación desarrollando esta previsión legal, el conductor de un vehículo de movilidad personal no está obligado a utilizar el casco de protección en ningún caso, tanto si circula por municipios que han regulado este aspecto mediante ordenanza municipal, como si lo hacen por aquellos que no lo hayan hecho.

3. Aunque no lo creemos necesario tras la exposición anterior, añadimos que la Ley de Seguridad Vial (<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722&p=20211221&tn=1#a7>), en su Art.7, especifica las competencias de los Ayuntamientos en relación únicamente al uso de las vías urbanas, al tráfico, al aparcamiento, a títulos habilitantes de aparcamiento o a restricciones por motivos medioambientales, pero no a la definición de vehículos, requisitos constructivos ni al equipamiento de las personas conductoras (casco, etc.), datos definidos en la normativa desarrollada al efecto en la norma superior, como es el Reglamento General de Circulación. Recordamos a efectos informativos generales el principio de jerarquía normativa amparada por el Art.9 de la Constitución.

Queda además aclarado en la Ordenanza Municipal actual (<https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/30/17/53017.pdf>):

Artículo 2: Objeto de regulación

Es objeto de la regulación de esta Ordenanza, el uso de las vías urbanas en relación al

tráfico, así como la ordenación, vigilancia y control del mismo, la denuncia y sanción de las infracciones y la adopción de las medidas cautelares de inmovilización, retirada de la vía pública y depósito de vehículos.

Todos los artículos de la misma hacen referencia al uso y circulación por parte de los vehículos, tal como indica la LSV y repite la Ley Reguladora de las Bases del Régimen local en referencia a las competencias.

Argumentación complementaria:

En estos datos vamos a resumir únicamente en el tema de la seguridad individual y costes/beneficios colectivos, pero tenemos documentado, y con enlaces a los documentos originales, el argumentario completo, que exponemos a continuación, en las siguientes páginas:

www.vpe.es/casco

www.vpe.es/contaminacion

www.vpe.es/beneficios

1. Aunque es una resolución no vinculante, el **Elkargune de Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz**, en su cualificación de órgano participativo, **aprobó en la reunión de 8 enero 2024 por mayoría de las personas y grupos allí representados el rechazo a la obligatoriedad del casco.**
2. **Esa obligación hará que baje el uso (como se ha demostrado en los pocos países en que se ha obligado a las bicis) y hay más seguridad para bicicletas y patinetes si circulan más.** Se llama "seguridad por números" y está ampliamente documentada en nuestra web, por lo que ahí tenemos un perjuicio de seguridad colectiva. Somos vehículos aliados y sinérgicos en la seguridad de la micromovilidad (bicicletas + patinetes). Aunque parezca contra la lógica, la obligación del casco genera un efecto perverso de más accidentes graves.
3. **En Vitoria-Gasteiz ha subido el uso del coche en un 4%** (un 11% en Bilbao). Tenemos un vehículo nuevo, atractivo, que se vende sin esfuerzo por sus muchas ventajas individuales, por lo que no tiene sentido ir en contra de esta oportunidad para la movilidad sostenible poniendo trabas con un alto coste/beneficio.

Donde se ha obligado, no ha habido cambios en las cifras de accidentes graves. Además de otros datos, en los atropellos mortales contra un coche, el llevar o no casco apenas influye en el resultado.

4. Según datos oficiales, **mueren más de 13.000 personas al año en España por la contaminación que producen los coches en zonas urbanas.** Además, la contaminación produce o agrava multitud de enfermedades, generando un altísimo daño personal y costes colectivos. Cáncer de pulmón y vejiga, trastornos psiquiátricos en niñez y adolescencia, enfermedades neurodegenerativas como alzheimer, accidentes cerebro-vasculares como ictus y enfermedades cardíacas graves, asma infantil y adolescente, enfermedades producidas por ruido, etc., son algunos ejemplos documentados hace años. Aunque no es algo mediático y que la gente perciba, como un accidente

en patinete, la lista es enorme y la base científica amplia y demostrada (www.vpe.es/contaminacion).

Tenemos un vehículo atractivo que hace bajar estas cifras al cambiar algunos coches por VMP. **Aunque solo fuese un hipotético 10% de cambio de coche a VMP ya sería muchísimo más beneficio en salud y costes.**

5. **Cada coche genera 1.500 € al año de costes externalizados** (que paga toda la ciudadanía, tenga o no coche) según un estudio de la universidad de Dresden basado en parámetros de la Unión Europea, y eso que en esos costes no se tienen en cuenta las infraestructuras enormes que requieren y su mantenimiento. El “impuesto” (IVTM) que pagan los vehículos no cubre ni de lejos esos costes.
6. **Un patinete es un vehículo con una velocidad máxima de 25 km/h**, sin una estructura metálica entre las piernas, es decir, en caso de accidente, genera una caída limpia y desde más abajo en la que es marginal el impacto con la cabeza, esencialmente porque antes se rueda o pone las manos.
7. Hay un metaanálisis de diversos estudios en el que se concluye que **los beneficios de llevar casco en la reducción de la gravedad de los accidentes no son tan grandes como se pensaba**. Además, si el argumento es la seguridad de la persona, hay más posibilidades de sufrir traumatismo craneoencefálico en un accidente de coche que yendo en bici/VMP.
8. El Foro Internacional de Transporte de la OCDE publicó un informe indicando que **hay similar riesgo de accidentes en bicicletas y VMP**. En ese informe se conmina a fomentar el uso de los VMP como ventaja de cambio modal.
9. **Obligar al casco en un vehículo ligero y limitado hace más atractiva, por la menor diferencia de requerimientos, la elección de un vehículo “mayor”, más rápido y contaminante en huella constructiva y uso**, lo que genera mayores perjuicios tanto personales como colectivos. Un vehículo ligero y limpio tiene que tener ventaja, con normativas mínimas lógicas, al igual que la bicicleta.
10. **Los patinetes eléctricos son un vehículo nuevo, muy atractivo**, con un gran crecimiento por sus numerosas ventajas para la persona que lo usa:
 - A. Económicos en compra; los hay por 200 €.
 - B. El gasto en electricidad es prácticamente despreciable (aprox. 1 €/ 400 km).
 - C. Ocupan poco y no requieren un guardado ni aparcamiento especial
 - D. Se pueden meter en coche, bus o tren para combinar con otros viajes, sin tener que usar coche.
 - E. Son fáciles de conducir para cualquier edad.
 - F. Haces recados en la ciudad mucho más rápido, porque lo puedes tener en una esquina de casa y no necesitas muchas veces ni aparcarlo en destino.
 - G. Si hay cuestas o viento en contra no sudas

Por eso está creciendo muchísimo su uso, como es evidente y crecerá más en el futuro y eso que ha habido muchas normativas discordantes, restrictivas, presión mediática sesgada hacia accidentes, etc.

11. **Todas las políticas de movilidad sostenible urbana tienen en común el intento de un menor uso del coche privado** y las alternativas hasta ahora eran el transporte público, caminar o la bicicleta.
 - A. Caminar sería la movilidad ideal, pero requiere mucho más tiempo.
 - B. La bicicleta también sería ideal y tiene que tener más apoyo y recursos públicos para su fomento, pero para muchas personas el patinete le es más atractivo, como se demuestra en los datos crecientes de uso.
 - C. El transporte público es universal, necesario y un bien común a fomentar y proteger pero lamentablemente no cubre muchas situaciones de desplazamientos en tiempo, distancia y operatividad.

12. **El uso de coche privado en las ciudades genera un grave perjuicio para toda la ciudadanía**, sobre todo los de combustión. Aunque en ocasiones es todavía necesario o complicado en su alternativa para ciertas actividades, como profesionales, hay que ser consciente de esos perjuicios (argumentado en forma inversa con los beneficios del cambio modal hacia la micromovilidad en www.vpe.es/beneficios). Recordamos algunos:
 - A. Según datos oficiales, en las zonas urbanas hay 27 veces más muertes por contaminación que por accidentes de tráfico. La lista de enfermedades producidas o agravadas por la contaminación urbana producida por los coches es enorme y sus costes personales y colectivos elevadísimos (www.vpe.es/contaminacion), aunque no genere grandes titulares como un accidente de un patinete.
 - B. Cada coche genera aproximadamente unos 1500 €/año en costes externalizados (sin contar las carísimas infraestructuras que requiere). Esos costes externalizados los paga toda la ciudadanía, los use o no, según un estudio de la Universidad alemana de Dresden. El IVTM no cubre ni de lejos el gasto público que generan.
 - C. Generan muchísimos más y más graves accidentes en zonas urbanas.
 - D. Ocupan casi todo el espacio público, limitando la vida y convivencia en la ciudad, al tener un privilegio con una inercia de años.
 - E. La crisis climática nos irá apretando cada vez más, hasta que veamos más claramente que un vehículo ligero eléctrico para llevar a 1 persona, como normalmente lleva un coche, es más inteligente como solución colectiva a ese grave desafío de supervivencia que tiene la humanidad.

13. **Las políticas de “palo” (limitaciones a los coches) son más complicadas de implementar políticamente**, por su mayor rechazo y consiguiente coste político, que las políticas de “zanahoria” (facilidades a vehículos sostenibles). Por ello somos ahí también parte de la solución a la movilidad sostenible.

14. **Tenemos un vehículo nuevo con muchos beneficios para toda la ciudadanía** (los use o no):

- A. No genera ningún tóxico en el aire.
- B. Ayuda en la lucha climática por su muchísimo menor huella de carbono y por el porcentaje de cambio modal desde el coche.
- C. Apenas ocupa espacio público
- D. Es silencioso.
- E. Fomenta la descongestión del tráfico. Menos coches es más operatividad para el transporte público o para quien realmente lo necesita. En Vitoria-Gasteiz se circula muy bien en coche cuando se necesita gracias al trabajo enorme hecho anteriormente durante años (político, técnico y por Bizikleteroak). Podemos seguir avanzando más en ese cambio modal gracias a los patinetes.
- F. Genera menos siniestralidad, ya que pesa 100 veces menos que un coche, va a velocidad calmada, compatible con calzada y vías ciclistas.

15. **La obligatoriedad del casco va a suponer un balance perjudicial, con un posible beneficio muy cuestionable argumentalmente y perdiendo parte de esos beneficios para la ciudadanía:**

En ningún país europeo se obliga a llevar casco en zonas urbanas a bicicletas y hay grandes razones para ello. La desincentivación de estos medios está demostrada, junto con el resto de argumentario en www.vpe.es/casco, que resumimos aquí:

- A. Si realmente queremos seguridad, es más seguro que haya más VMP y bicicletas por lo que se llama “seguridad por números” (mayor visibilidad y acostumbramiento de vehículos pesados), haciendo así sinergia para una mayor seguridad ciclista. Las conclusiones son claras: “Al reducir el uso de bicicletas y, por lo tanto, diluir el efecto de la “seguridad en números”, las leyes sobre el uso obligatorio del casco podrían tener el efecto perverso de aumentar las tasas de lesiones graves entre quienes continúan andando en bicicleta”.
- B. En los numerosos estudios que hay en el caso ciclista, se demuestra que apenas cambia el nivel de lesiones.
- C. La desincentivación está probada en los pocos países que han obligado al casco (hasta un -30%); en una encuesta de Línea Directa con una muestra de 1700 entrevistas, declararon que dejarían de usar patinete un 38% si se obligaba a casco. Argumentos como el peinado, la incomodidad de portarlo tras el viaje, practicidad general y estigmatización asociando vulnerabilidad, desincentivan el uso.
- D. Es un vehículo ya limitado a 25 km/h y con una plataforma casi a ras de suelo que permite saltar o salir rodando en caso de accidente.
- E. El casco no protege ante un impacto de un coche, que pesa de media 1700 kg.
- F. Según el Foro de Transporte de la OCDE, hay un riesgo similar en bicicletas y VMP, por lo que lo lógico es aplicar las mismas políticas de no obligatoriedad del casco, como ocurre en todo Europa y la mayoría de países del mundo.
- G. Si se obliga a casco u otras restricciones, la gente joven puede verse más atraída a vehículos que generan más peligrosidad, como los ciclomotores o, incluso, ver ya más atractivo el coche.
- H. Hay más posibilidades de sufrir traumatismo craneoencefálico en un accidente de coche o caminando que yendo en bici/VMP. Si el argumento es únicamente la seguridad de las

personas, deberíamos obligar a llevar casco en coche.

16. **Enfoque de género y social:** En las normativas innecesariamente desincentivadoras y restrictivas a estos vehículos hay un enfoque de género y social importante ya que muchas mujeres, al igual que ocurre con las bicicletas, tienen en los VMP un vehículo alternativo al coche que, lamentablemente, sigue siendo en muchos casos un privilegio de los hombres. La bicicleta, en su día, supuso un avance en la liberación de la mujer y el apoyo contra la desigualdad; los patinetes son otro apoyo más en la lucha contra esta injusticia flagrante.

En el plano económico, aunque el patinete es atractivo para toda la ciudadanía, lo es más por razones económicas para el sector vulnerable de la población. Si hay que poner restricciones, tienen que tener una justificación demostrada de beneficios/perjuicios.

Valoraciones positivas de la modificación de la Ordenanza de Movilidad:

- Valoramos positivamente las modificaciones que dan amparo normativo al uso de vías ciclistas, así como apoyamos esa edad mínima en el uso de los VMP, teniendo así una ventaja la bicicleta, que consideramos un vehículo más deseable como colectividad, aunque hacemos notar que no era una regulación clave o urgente en estos vehículos.
- Valoramos positivamente la valentía política en Vitoria-Gasteiz de permitir usar todas las calzadas urbanas. Una valentía respecto a otras poblaciones, en las que se ha vetado el uso de vías 50, cercenando así un medio clave en el cambio modal, al crear una compleja circulación que requeriría usar mapas en los desplazamientos para no incurrir en sanciones y que desincentivaría claramente el uso de estos vehículos, relegándolos en la práctica a vías ciclistas, en muchos casos escasas e inconexas. Recordamos que inicialmente en los borradores de la modificación de Ordenanza de hace unos años en Vitoria-Gasteiz sí se vetó estas vías, pero hubo una rectificación de ese error, que reconocemos y agradecemos.
- Valoramos positivamente la iniciativa de regulación de patinetes de alquiler, ya que es una buena forma de conocer este medio y de fomentar el uso del transporte interurbano integrado con VMP para visitar nuestra ciudad en lugar de hacerlo en coche. Hoy en día hay posibilidades tecnológicas exigibles a esas empresas para que no generen un problema de aparcamientos ni conflictos en espacios peatonales.
- Valoramos en general, en todos los grupos políticos, la apertura en la visión de este nuevo vehículo como oportunidad atractiva para avanzar hacia una Vitoria-Gasteiz con aire más saludable, menos ruido, más espacio público, más fuerza en la lucha climática y más apoyo a la seguridad por números de la micromovilidad junto con las bicicletas.

Con todos estos datos:

Proponemos y defenderemos:

Que no se obligue al uso del casco en patinetes eléctricos, salvo en las mismas edades que la bicicleta.

El casco obligatorio es una medida errónea que debe ser reconsiderada, porque poner trabas innecesarias que desincentivan el uso de un vehículo que supone una oportunidad de cambio modal es un error que pagaremos todas las personas, al dificultar la solución a esa Vitoria-Gasteiz por la que luchamos ciudadanía y política.

Solicita:

1. Se elimine del Artículo 24 bis, apartado 5 (Condiciones de uso), el subapartado b) relativo al casco o bien se modifique en el sentido de ser una recomendación, con el texto: *“El uso del casco es altamente recomendable pero no es obligatorio actualmente, quedando supeditada dicha posible obligación a lo dispuesto en el futuro desarrollo o modificación del Reglamento General de Circulación”*.
2. Eliminar de la tabla de infracciones y sanciones la parte relativa a dicha obligatoriedad del casco.

Vitoria-Gasteiz, a 18 enero de 2024. Asociación Vitoriana de Patinetes Eléctricos.

vpe@vpe.es. Firmado, _____, representante legal de dicha entidad.

