

Nota de prensa sobre la prohibición de Euskotren para llevar patinetes eléctricos y otros VMP en transporte público

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

El 15 de enero de 2024 se hará efectiva la prohibición de llevar patinetes eléctricos y cualquier otro VMP en los transportes públicos gestionados por Euskotren, donde se incluye Metro Bilbao, tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz y trenes de Euskotren.

Desde la Asociación Vitoriana de Patinetes Eléctricos queremos denunciar esta **medida discriminatoria, injustificada, desproporcionada y contraria a todas las políticas de movilidad sostenible al limitar la intermodalidad y multimodalidad.**

1. **Esta prohibición, vetará el acceso a miles de usuarios a un servicio público básico y esencial, como es el transporte público, cercenando la intermodalidad**, que tanto beneficia a toda la sociedad en la lucha por una movilidad sostenible, y reduciendo su competitividad frente al coche.
2. El argumento que se expone en la [nota oficial](#) es la “seguridad”, pero en base a unos **casos absolutamente excepcionales, estadísticamente irrelevantes y leves (y que también ocurren en otros vehículos) y cuyo balance coste/beneficio es altísimo.** Es decir, una medida que perjudica a toda la ciudadanía, al perder movimiento modal hacia un vehículo sostenible. De millones de desplazamientos, los únicos casos registrados actualmente de deflagraciones (que no “explosiones” como aparecen en muchos medios) son el del cercanías de Barcelona y el del suburbano de Madrid (3 personas), todos con casos leves atendidos in situ.
3. **Las baterías de los patinetes no explotan, deflagran, que es una “combustión con llama a baja velocidad de propagación y sin cambio de presión (isóbara)”**, es decir, un incendio lento y sin explosión en el que, en el caso excepcional de ocurrir, da tiempo de sobra a parar el vehículo y salir mientras se inicia la extinción o incluso continuase dicha combustión. No hay una expansión brusca que genere daños físicos, como se trasluce en muchos medios; no es una explosión como el butano o como un depósito de gasolina.
4. **Hay soluciones para minimizar ese de por sí ya pequeñísimo riesgo:** extintores especiales, limitación zonal como hay actualmente o, incluso con alguna otra separación extra, protocolo de apertura ante emergencia (que seguro que hay). O mucho mejor: destinar un espacio real a la intermodalidad, pudiendo transportar bicis y patinetes fácilmente para realizar el recorrido largo en transporte público y el inicial o final en micromovilidad.

5. **Los VMP actuales ya cuentan con certificado CE, con un exhaustivo control de baterías y,** además, desde este 22 de enero 2024, además, todos los vendidos van a estar certificados constructivamente, incidiendo aún más en la seguridad de los componentes. Como todo en la vida, hay excepciones de manipulación, pero son excepciones, al igual que se hace en coches, motos,.. y además en este caso irán desapareciendo por los nuevos modelos. Es un castigo colectivo desproporcionado en base a una casuística mínima; si eso fuese correcto, prácticamente habría que prohibir todo.
6. **Si el argumento es la seguridad, llegaríamos al absurdo de que se tendría que prohibir mucho antes, por ejemplo, la carga de coches eléctricos en garajes privados o parkings públicos subterráneos,** habiendo viviendas arriba, en un posible complicado horario nocturno y siendo un fuego (deflagración) casi imposible de controlar al liberar una energía aproximadamente 100 veces superior a un patinete y en un lugar de difícil acceso, como hemos confirmado con personas profesionales. Hay autobuses eléctricos que arden, coches, bicicletas eléctricas, etc., como se puede comprobar en muchas noticias, con muchísimo más potencial de daño por tener mucha más energía acumulada y no se prohíben, por las mismas razones de excepcionalidad y coste/beneficio de la medida.
7. **La prohibición perjudica a toda la ciudadanía, al limitar el uso de un vehículo nuevo que supone una OPORTUNIDAD sin precedentes en la movilidad sostenible.** Un vehículo que tiene éxito, que crece claramente en número y que no genera tóxicos y sus muertes y enfermedades asociadas, ni ruido, ni ocupa tantísimo espacio y recursos públicos como el coche, que ayuda en la lucha climática, en el desarrollo de los ODS, que contribuye a la disminución de altísimos costes externalizados que genera el coche (que pagamos todas las personas, lo usemos o no). Una de las funciones de Euskotren es fomentar la movilidad sostenible y no poner zancadillas a otros vehículos sostenibles.
8. **Perjudica todo el mundo, directa o indirectamente, pero especialmente a clases desfavorecidas,** al tener que consumir mucho más tiempo personal en el desplazamiento, al tener que vivir en extrarradios por la carestía de vivienda céntrica o encarecer el mismo traslado, añadiendo un enfoque claro de género que, al igual que se aplica en bicicletas, hay un claro sesgo “obligado” injustamente en el uso de esa micromovilidad.
9. **La intermodalidad es uno de los ejes de la movilidad sostenible.** Si alguien puede realizar su desplazamiento largo en tranvía a su trabajo o al colegio, llevando consigo el patinete y luego puede completar su viaje en el área de trabajo, ya supone un avance enorme que beneficia a todo el mundo. **Si alguien puede dejar su coche en casa, ir en patinete al tren y terminar el último trayecto en su patinete, todo el mundo gana.**
Un ejemplo fácil es la de la cantidad de personas que conducen hasta Ansio-BEC para después acceder a Bilbo con su VMP en el metro, y finalizar su última milla en él. Con esta prohibición, induciremos una aún mayor cantidad de tráfico, teniendo en cuenta que este año ha superado el porcentaje de tráfico de coches del año anterior (al igual que Vitoria-Gasteiz).

10. Recordamos que los VMP son una alternativa atractiva para fomentar el objetivo principal de todas las políticas de movilidad sostenible: que haya menos coches en las ciudades. Entre los muchos datos, recordamos que la contaminación en zonas urbanas producida por los coches genera más de 13.000 muertes al año a nivel estatal, graves enfermedades, además de unos 1.500 €/año/vehículo en costes externalizados. Datos e informes oficiales en www.vpe.es/contaminacion. Los patinetes eléctricos y VMP son herramienta esencial para la movilidad de muchas personas, donde el transporte público cumple un papel muy importante como elemento de multimodalidad. Con esta prohibición, se obligará a miles de usuarios a dejar de usar el VMP y, por ende, el transporte público en favor de vehículos más contaminantes.
11. **El Elkargune de Movilidad de Vitoria-Gasteiz, como foro y órgano participativo, en el que están colectivos y personas a nivel individual, aprobó este enero-2024 por gran mayoría una resolución instando a Euskotren a reconsiderar la medida** tras escuchar el argumentario expuesto en contra de la prohibición.
12. **El Ayuntamiento de Getafe aprueba la moción para rechazar la prohibición de VMP en el transporte público, con los siguientes argumentos:** “Que haya habido, 18 casos en general en toda España cuando hay más de 2 millones de VMP no vale como excusa”, “Toyota ha mandado una circular a todos los usuarios de (Toyota) RAV4 para llamar a consulta porque tiene riesgo de deflagración. En la lógica que nos lleva a prohibir todos los VMP en los TP nos debería llevar a prohibir todos los coches”, “Se ha mantenido una prohibición general, que en ningún caso se habría puesto en marcha si no fuera por el perfil de usuario que tienen los VMP. La misma prohibición incluye a monociclos. No se conoce que ningún monociclo haya ardidido, ¿por qué están prohibidos entonces?”, “El patinete está cubriendo una necesidad y que la alternativa es directamente el coche. Nos parece algo totalmente contradictorio”.
13. **La mayoría de noticias sobre incendios en hogares (que son poquísimos) “causados” por patinetes eléctricos no son causados por el patinete en sí, sino por problemas en la instalación eléctrica** (regletas en cascada sobrepasando el límite), según hemos consultado a personas expertas, pero se achacan a los patinetes. Sin embargo, el miedo es fácil de transmitir (y de “vender” mediáticamente), no siendo el mismo baremo para causas ya documentadas de muertes y enfermedades por contaminación, por ejemplo.
14. **Al menos en Euskadi, no son un problema los trucajes para velocidad.** No ha habido ningún caso de deflagración en transportes por esa manipulación. No se ven patinetes a altas velocidades, siendo algo muy excepcional y, en todo caso, en clara extinción por los progresivos controles constructivos. Cualquier velocidad en aceras ya es altísima, ya que su circulación en ese espacio sagrado peatonal es intolerable y defendemos y promovemos el respeto y sanciones a las personas que generen ese tipo de violencia vial inaceptable.
15. **Hay una correlación fácil de intuir:** Accidentes excepcionalmente minoritarios y con consecuencias leves, frente a millones de desplazamientos → Novedad “vendida” en medios, generando una condición humana esencial: miedo → Facilidad para medidas prohibitivas que realmente cubren responsabilidades aisladas de un equipo técnico, copiando para descargarse

de responsabilidad la estela de otros grupos técnicos, amparadas además en una presión ciudadana por temas no relacionados (por el [uso intolerable de aceras](#) y la violencia vial que se genera) → Perjuicio a toda la ciudadanía, no solo operativo individualmente, sino como colectividad, al fomentar indirectamente más coches por perder esa alternativa.

Consideraciones adicionales para la reflexión y debate, en aras a una mayor transparencia en las acciones públicas:

- Este tipo de medidas, que no tienen en cuenta para nada la lucha por una movilidad sostenible, son una copia sin criterio propio de otras generadas inicialmente (Consejos de administración de RENFE, ADIF, Comunidad de Madrid, Barcelona) y que cubren probablemente la responsabilidad personal y del equipo que gestiona el transporte, ignorando los perjuicios colaterales de dicha medida para la ciudadanía y sin tener en cuenta la relación coste/beneficio.
- El tranvía en Vitoria-Gasteiz (aunque probablemente es extrapolable a otras poblaciones similares), según datos oficiales, tiene un coste DIEZ veces mayor que el mismo servicio dado por autobuses (Tuvisa, en el caso de Vitoria-Gasteiz). Con esta prohibición, se induce una menor eficiencia del tranvía sobre el coste elevado que ya supone, al registrar eventualmente menos personas viajeras.
- Es decir, en las políticas de promoción del tranvía, se incide siempre en 4 parámetros, como cualquiera puede comprobar en las múltiples campañas de promoción:
 - Satisfacción de las personas (obviando el altísimo coste), donde la portabilidad de VMP y bicicletas incide en la calidad de servicio. Para entendernos: Un servicio de taxi público gratuito a demanda también tendría alta satisfacción, si obviamos los costes.
 - Coste esencialmente cubierto por el Gobierno Vasco, siendo éste un dinero público que sale de la misma ciudadanía y que se debe invertir adecuadamente con políticas para la misma; un dinero que, si está en una parte, no se destina a otras acciones públicas, lógicamente.
 - Alto uso, pero aludiendo a datos absolutos y no relativos.
 - Alta capacidad (función que ya tienen los autobuses articulados o bien que daría una mayor frecuencia).

Quizá con estos datos, se puede debatir la posibilidad de que hay mucho interés en justificar los altísimos costes que no se muestran claramente a la ciudadanía para un transporte que no corresponde al tamaño de una ciudad como Vitoria-Gasteiz (como indican los parámetros de la OIT). Con ese dinero público se podría ofrecer muchísimo más servicio (en frecuencias, llegar a más sitios o acortar tiempos, haciéndolo mucho más competitivo) o bien abaratar su

altísimo déficit tarifario.

Por otra parte, solicitamos en su día una reunión previa con Euskotren y no se ha realizado, ni siquiera para escuchar nuestra argumentación y proponer medidas como por ejemplo, extintores especiales o el adecuamiento del último vagón para VMPs y bicicletas eléctricas. Nos hemos encontrado directamente con la prohibición.

Nuestra asociación no tiene ningún interés ni particular, ni siquiera asociativo especial más allá de **fomentar los VMP como una alternativa real al coche privado**, una alternativa atractiva, de mucho menor impacto, limpia y que fomenta un cambio modal beneficioso para toda la ciudadanía, con menor coste político que medidas coercitivas al coche. Entendemos que, como servicio público, Euskotren también se debe alinear con esas políticas de movilidad sostenible. Las personas que formamos esta asociación estamos abiertas y, así lo hacemos, a debatir y ampliar estos y otros puntos en cualquier foro o medio público.

Por todo ello **pedimos a Euskotren que elimine esa prohibición discriminatoria**, ya que el transporte público es un servicio básico y esencial o, como mínimo, facilitar una alternativa o aceptar las varias que hemos propuesto.

Vitoria-Gasteiz, a 12 enero de 2024. Asociación Vitoriana de Patinetes Eléctricos.

vpe@vpe.es

