



AMPECAN

Asociación para la Movilidad Personal
y Ecológica de Canarias

**PRESENTACION AL ÁREA DE
MOVILIDAD DEL EXCMO.
AYUNTAMIENTO DE LAS
PALMAS DE GRAN CANARIA
DE PROPUESTA EN LA
PARTICIPACIÓN
CIUDADANA ANTE EL
BORRADOR DE LA NUEVA
ORDENANZA DE
MOVILIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA.**

. _SUMARIO

. _ Preámbulo	Página 2
. _ I. Sugerencias	Página 2
. _ Sugerencias 1, 2, 3, 4.	Página 2
. _ II. Solicitudes	Página 3
. _ Solicitud 1, Argumentos, Consideraciones y Conclusión.	Página 3
. _ Solicitud 2, Argumentos.	Página 4
. _ Solicitud 2, Consideraciones y Conclusión.	Página 5
. _ III. Errores de digitación	Página 6
. _ Solicita	Página 6

PREÁMBULO.

Desde AMPECAN, queremos participar mediante la presentación de Sugerencias y Solicitudes, además de, señalar un error de digitación hallado en el borrador; aportando mejoras para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad urbana. De acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, tratamos de sumar para conseguir este profundo cambio, haciendo de la movilidad, un medio más eficiente y sostenible, y en consonancia con la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico, orientados hacia los cinco ejes: movilidad ecológica, segura, universal, competitiva y saludable.

I. SUGERENCIAS.

Sugerencia 1)

Hacer señalética de los patinetes en carril Bici/VMP's, como lo tienen en otras provincias de España, para crear más conciencia de la multimodalidad de transportes, mostrar mediante imagen, la integración de los VMP's y su espacio.

Sugerencia 2)

Uso de casco obligatorio, sin límite de edad.

Sugerencia 3)

Fomentar charlas de seguridad vial, donde los usuarios de VMP's y bicicletas adquieran los conocimientos adecuados sobre las normas de tráfico.

Sugerencia 4)

Realizar curso básico obligatorio, teórico-práctico, de duración máxima 3 días, con test final y obtención de certificado, para así garantizar, que los usuarios de VMP's y bicicletas, han adquirido unos conocimientos mínimos de educación vial tanto en la teórica como en la práctica. En colaboración con Asociación/es de VMP's y bicicletas para la realización de los mismos.

II. SOLICITUDES. _

Solicitud 1)

Hacer extensible el art.43 de Registro de Ciclos y Bicicletas a los VMP's, creando registro a su vez, para los mismos.

Argumentos Solicitud 1. _

Arg. 1.1. _ Los VMP's disponen de un número de identificación, similar a lo que sería un número de bastidor.

Arg. 1.2. _ Poder disponer de seguridad ante los posibles robos.

Arg. 1.3. _ La obtención de un censo, más acorde a la realidad, para cuantificar el número de usuarios.

Consideraciones Solicitud 1. _

Consideramos que, en una ansiada y celebrada normativa de equiparación a las bicicletas, que hoy día, gracias al equipo de trabajo de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, ya es una realidad, no debería faltar ese pequeño gesto de equiparación total, que permita a los usuarios de VMP's sentirse respaldados y amparados por su Ayuntamiento.

Conclusión Solicitud 1. _

Muchos de los usuarios de VMP's, que comparten experiencias con AMPECAN, una vez abierto el plazo de participación ciudadana para la nueva Ordenanza de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, recaían en la misma solicitud, "tener el respaldo de un registro de VMP's", concluyendo así, estar orgullosos de tener como ejemplo de modelo nacional, la futura Ordenanza de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Solicitud 2)

Sea permitido el uso del sillín homologado, para todo tipo de VMP, destacando como principales: el patinete eléctrico y el ciclo (e-bike sin pedaleo asistido). Bien sea el sillín de accesorio o fijo; con especial atención, mínimamente, al sector de personas con discapacidad o incapacidad física, no exclusivamente a personas con movilidad reducida, ya que, es una necesidad no considerada, que supondría un alivio económico, social y medioambiental en el uso de los medios de transporte para esas personas.

Argumentos Solicitud 2. _

Según planteamientos del MITMA, y, siguiendo los ámbitos a regular como prioritarios para estructurar la futura norma, citan:

Punto 5. Regulación para el fomento de la movilidad sostenible:

“Introducir medidas para avanzar en la sostenibilidad del transporte y la movilidad, entendiendo la sostenibilidad desde la triple perspectiva: social, económica y medioambiental, y estableciendo medidas para fomentar una movilidad inclusiva para todos los colectivos y en todo el territorio”.

Cabe destacar del punto anterior: "inclusiva para todos los colectivos y en todo el territorio" y unirlo al **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre**. En su,

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior.

Letra q) La garantía de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley.

Consideraciones Solicitud 2. _

Consideramos, no es de sentido común, multar a un vehículo que, por sus características bien podría ser un VMP, pero que, no lo definieron así, tampoco entra dentro de Reglamento (UE) 168/2013, o bien, entrando en el mismo, para que dicha multa tuviese sentido común, más allá de ser un freno de abusivo poder, que merma los derechos al usuario, deberían regular la manera de poder matricularlo, y a su vez, dotarlo de permiso de circulación.

Conclusión Solicitud 2. _

Atendiendo a todo lo anterior, y haciendo uso de Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en su, Artículo 5. letra q) especificado anteriormente, concluimos que, el no permitir o buscar fórmulas legales para permitir el uso del sillín, homologado y 100% compatible con el modelo de VMP, afecta gravemente a las personas con discapacidad o incapacidad física, no consideradas personas con movilidad reducida, pero que evidentemente tienen mermadas una o varias de sus capacidades físicas, siendo por tanto una necesidad cuando debería ser un derecho; el hecho de llevar un sillín, a una altura óptima, que garantice al usuario tener buen campo de visión, permitiendo por tanto, mantener su seguridad vial, en condiciones óptimas de conducción, como hacen los ciclistas en sus bicicletas eléctricas, las cuales también, son "no auto-equilibradas" y alcanzan velocidad asistida de 25km/h .

III. ERRORES DE DIGITACIÓN. _

Su borrador, -Pág. 5

•Falta CAPÍTULO II

El TÍTULO I. Vehículos y Modos de transportes:

- CAPÍTULO I. Del transporte de personas y mercancías.
- CAPÍTULO II
- CAPÍTULO III. De la movilidad peatonal y convivencia modal.
- CAPÍTULO IV. Vehículos.
- CAPÍTULO V. Otros servicios de transporte.

SOLICITA. _

En consecuencia, se solicita, tener a bien, dentro de la nueva Ordenanza de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, las aportaciones presentadas en esta participación ciudadana, regulando de manera clara y haciendo uso del sentido común, un marco general, que dé cabida a los diferentes usuarios de VMP's, sin dejar espacio a frenos que, otorguen potestad a los agentes de la autoridad, para ejercer abusivo poder, mermando los derechos al usuario, en el uso de medios de transportes, eficientes, eficaces, y sostenibles, como lo son, los VMP's , que se ajustan, tanto al modelo para alcanzar el objetivo de la Agenda 2030, como a la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico y a la pretendida política transversal, generando que, una realidad con miras al futuro, se haya convertido en un presente palpable.

En Las Palmas de Gran Canaria a 30 de julio de 2020.

Atentamente,

La Junta Directiva de AMPECAN.