

**El 10 de juliol se celebra el Dia Mundial del Vehicle de Mobilitat Personal (VMP)**, una data dedicada a ressaltar la importància d'aquests mitjans de transport sostenibles a les nostres ciutats, ja que la nova micromobilitat va arribar amb força per quedar-s'hi. En aquest dia, volem centrar-nos en els patinets elèctrics, una opció cada cop més popular i còmoda per a desplaçaments eficients i respectuosos amb el medi ambient.

El Reglament General de Vehicles defineix els VMP com un vehicle d'una o més rodes dotat d'una única plaça i propulsat exclusivament per motors elèctrics que li poden proporcionar una velocitat màxima compresa entre els 6 i els 25 km/h. Podem afegir que, per les seves característiques, corren fins i tot més riscos que qualsevol altre vehicle que circula per les vies urbanes i, en alguns casos, també les interurbanes, a més de crear-se conflictes en l'ús d'aquestes vies. Segons ha publicat la DGT, l'any 2023 s'ha confirmat la tendència a l'alça en l'ús dels vehicles de mobilitat personal (especialment patinets elèctrics) i també en l'augment de les xifres de víctimes mortals i lesionats en sinistres en què s'han vist implicats aquests vehicles.

L'informe *Anàlisi de la Sinistralitat de Vehicles de Mobilitat Personal 2023*, presentat per la Fundació Mapfre i CESVIMAP, analitza els sinistres amb VMP publicats als mitjans de comunicació -caigudes, col·lisions, atropellaments i incendis-. L'estudi destaca l'augment de l'any 2022 al 2023 d'un 37% en el nombre de morts en accidents amb VMP, entre ocupants i conductors. Així mateix, els lesionats van arribar a la xifra de 187 persones, 70 de les quals van resultar amb ferides de caràcter greu.

Davant de tot això cal recordar i posar en valor que des de fa 33 anys (RD 2272/1985) Espanya ha estat el país pioner en la regulació de les condicions psicofísiques exigibles al 100% dels conductors de tots els vehicles que circulaven per la calçada .

Des del COP, davant del plantejament de la nova regulació normativa de tots els vehicles capaços d'assistir a l'ésser humà en els seus desplaçaments, anticipant-nos a aquestes conseqüències, en el 2018 vam fer arribar a la DGT les propostes següents perquè les considerés:

- 1) Necessitat de determinar les condicions psicofísiques respecte al factor humà de la persona que utilitzi qualsevol mena de vehicle per circular per les vies, carrils, voreres, ja que en augmentar la velocitat de trasllat augmenta també el risc de dany i la necessitat de majors competències cognitives per anticipar i preveure les frenades i imprevistos...
- 2) La determinació de la renovació/pròrroga de les mateixes condicions i requisits tant tècnics com humans per a tots els vehicles i modalitats que circulen per espais urbans fins que hi hagi risc de provocar danys a tercers...
- 3) Formació i/o conscienciació per a tots els usuaris i usuàries d'aquest tipus de vehicles amb les mateixes exigències de llicències de conducció...
- 4) Fer valdre els nostres 33 anys d'experiència en un sistema pioner en avaluació del factor humà del trànsit i continuar el mateix camí avançant-se de nou amb aquest tipus de vehicles recollint a la seva normativa l'exigència de l'avaluació novament del 100% de totes les persones que condueixin tota classe de vehicles d'ajuda a la mobilitat.

Els VMP (vehicles de mobilitat personal) pertanyen al grup dels més vulnerables. Algunes de les infraccions que es produeixen en conduir-los són: conduir sota els efectes de l'alcohol o altres drogues, distraccions per l'ús del mòbil o altres dispositius d'àudio, velocitat excessiva, circular per les voreres, circular amb més d'un ocupant, no

respectar senyals com ara els stops, semàfors... i altres incompliments del Reglament General de Circulació.

**Novament, parlem de comportaments i del factor humà**, d'actituds irresponsables i irrespectuoses, que augmenten la probabilitat de què es produeixin sinistres de trànsit, **i de la necessitat de la intervenció de la psicologia de la mobilitat i de la seguretat**. Des del COP entenem que igualment la tasca de les Institucions que tenen responsabilitat directa en el trànsit haurà de seguir en la contínua actualització de la normativa per a què igualment, des de la seguretat viària, continuï prevalent per sobre de tot el valor a la vida pròpia i aliena.

D'altra banda, a causa dels problemes que han anat sorgint en l'augment de l'ús dels VMP a les vies interurbanes i en la convivència amb la resta de vehicles, la DGT ha reconegut recentment la necessitat de formació per pal·liar aquests conflictes.

No només es constata la necessitat de difondre bones pràctiques, sinó també de **treballar el canvi d'actituds i comportaments** cap a aquest tipus d'infraccions, infontent prudència, responsabilitat i respecte entre molts altres valors.

La psicoeducació viària és i ha de ser una eina potent per posar en marxa i assolir aquests objectius. Intervenint d'una forma multidisciplinària a través de programes dissenyats per una mobilitat segura, on la psicologia té un paper fonamental a l'hora d'aconseguir aquests canvis en la prevenció de l'accidentalitat. S'ha constatat l'escassa o nul·la formació i educació viària inicial i de reciclatge i, per tant, la poca conscienciació existent dels riscos viaris que s'assumeixen i la manca d'actituds favorables a la conducció segura i responsable.

Els Plans de Seguretat Viària Urbans s'inscriuen en el marc del Tractat de la Unió Europea on s'estableix explícitament que la política comuna ha d'incloure mesures que afavoreixin la Seguretat Viària, tenint també com a referent el Llibre Blanc sobre la Política Comuna dels Transports (1993) que integra les polítiques de la UE per a la millora de la seguretat viària dins del context global de la política de transport, inspirada en els principis de mobilitat sostenible.

El Pla d'Acció d'un Pla Urbà de Seguretat Viària marca objectius i propostes, així com els seus àmbits d'actuació. Entre els seus objectius són:

- a) Foment de l'Educació i Formació en matèria de Seguretat Viària.
- b) Foment de la Coordinació i Col·laboració en matèria de Seguretat Viària entre organismes, associacions, empresaris, col·lectius, professionals... i ens locals.
- c) Millora d'atenció i auxili a les víctimes d'accidents i els seus familiars.
- d) Millora de la Seguretat Viària dels usuaris/àries més vulnerables.

És responsabilitat de tots els agents implicats arribar a la consecució dels objectius plantejats amb la tasca important de disminuir el nombre d'accidents.

La **Secció de Psicologia de Mobilitat i de la Seguretat del COPC** dona suport a la utilització de vehicles de mobilitat personal (VMP), com a mitjà de transport saludable, ecològic i sostenible, sempre que el seu us sigui responsable, segur i respectuós amb la resta dels usuaris de les vies.