

**APORTACIONES DEL COMITÉ ESPAÑOL DE REPRESENTANTE DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD (CERMI) A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA AL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 50 DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN (VELOCIDADES EN VÍAS URBANAS), Y DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN EN MATERIA DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL**

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), en nombre del movimiento social español de la discapacidad, formula las siguientes aportaciones a las cuestiones planteadas:

**a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.**

Los vehículos de movilidad personal (VMP) han ido apareciendo en las ciudades de nuestro país de forma progresiva en los últimos años. Pero ha sido durante el año 2018, cuando se ha producido una irrupción masiva y exponencial en algunas de las ciudades más pobladas, especialmente en Madrid y Barcelona, con riesgo de expandirse de forma alegal a otras muchas, causando graves perjuicios a los peatones.

La aparición desordenada y anárquica de elementos de movilidad personal está produciendo conflictos de enorme consideración con los peatones en general y especialmente con grupos sociales en posición de vulnerabilidad cuando ejercen su derecho a la movilidad en el entorno urbano: personas con discapacidad, personas mayores, niños y niñas.

Las tres cuestiones que deben tener una solución regulatoria inmediata son:

* Determinar y clasificar los VMP, existentes.
* La circulación de los VMP por las aceras, zonas y estancias peatonales, parques y jardines, generando riegos cierto a las las personas con discapacidad: integridad personal, seguridad y comodidad deambulatoria. Son situaciones especialmente objeto de consideración la de las personas sordas y con discapacidad auditiva, que no los oyen; la de las personas ciegas y con discapacidad visual, que no los ven; de las personas con discapacidad intelectual o del desarrollo, que no gestionan de modo rápido las interacciones en espacios a priori considerados seguros, como las aceras, plazas y parques; de las personas con movilidad reducida, que no pueden evitarlos en caso de abordaje o de colisión.
* Y además el estacionamiento o abandono de estos elementos de forma indiscriminada en las aceras, pasos y zonas peatonales, parque jardines o lugares que son propios de los peatones y no de vehículos.

**b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.**

La actual norma no regula, entre otras cuestiones, la circulación y estacionamiento de los VMP, resultando imprescindible definir un marco regulatorio que proporcione seguridad a los viandantes y especialmente a las persona en mayor situación de riesgo como son las que presentan una discapacidad.

Para CERMI, es de vital importancia la aprobación de una modificación del Reglamento General de Circulación que proporcione seguridad en la deambulación por las aceras, zonas peatonales, jardines, parques, etc., a las personas con discapacidad, entre otras categorías de peatones vulnerables.

**c) Los objetivos de la norma.**

Los objetivos de la norma, como ya se ha manifestado, para CERMI son que los VMP no puedan circular por las aceras, zonas peatonales, jardines, parques, etc., debiendo transitar siempre por la calzada, de modo categórico e inflexible.

Por otra parte, los VMP deber estacionarse en las zonas habilitadas en su caso en la calzada, en ningún caso puedan estacionar en las aceras, zonas peatonales, jardines, parques, etc.

**d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.**

El CERMI considera imprescindible una regulación clara, uniforme y vinculante para todo el territorio nacional, en el marco del Reglamento General de circulación. Cualquier otra alternativa producirá disfunciones, anomalías y desigualdades. Y en lo que se refiere al riesgo de los VMP, la circulación y estacionamiento ha de producirse bajo las misma normativa de seguridad vial, idéntica en todo el territorio español, lo que significa su aplicabilidad sin excepciones a todos los municipios de España por igual.

3 de enero de 2019.

**CERMI**

[**www.cermi.es**](http://www.cermi.es)