



Análisis criminológico. La formación vial como asignatura pendiente: el caso de los Vehículos de Movilidad Personal

Introducción

El pasado año 2025 ha marcado un récord histórico en la siniestralidad relacionada con los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en España. Según el *Avance de datos de siniestralidad e incendios de vehículos de movilidad personal 2025* elaborado por Fundación Mapfre y Cesvimap, se registraron 549 siniestros con VMP implicados, de los cuales 19 resultaron en víctimas mortales —cinco más que en 2024, que ya suponía un máximo histórico—. Los datos oficiales de la Dirección General de Tráfico no son menos preocupantes: entre 2023 y 2024, los siniestros con víctimas aumentaron un 23%, los heridos hospitalizados crecieron un 35% y los fallecidos se incrementaron en un 90%.

Estas cifras no son meros números. Detrás de cada estadística hay historias como la de un niño de 13 años fallecido en Fuerteventura tras caer de su patinete, o la de un menor de 13 años en El Saucejo (Sevilla) que perdió la vida junto a otro joven tras colisionar ambos con su patinete. También la de una joven de 20 años atropellada mortalmente en Sant Cugat del Vallès mientras circulaba en su VMP.

Ante esta realidad, este artículo plantea una reflexión criminológica sobre un factor de riesgo que permanece sistemáticamente desatendido: **la ausencia de formación reglada y protocolizada en seguridad vial para los usuarios de VMP**, y cómo la escuela puede —y debe— convertirse en el escenario principal para su prevención.

El crecimiento imparable de los VMP y su accidentabilidad

La popularidad de los patinetes eléctricos y otros VMP no ha dejado de crecer en los últimos años. Su bajo coste, facilidad de uso y contribución a la movilidad sostenible los han convertido en una opción atractiva, especialmente para los jóvenes. Sin embargo, esta expansión no ha ido acompañada de una estrategia formativa mínimamente estructurada.

A diferencia de lo que ocurre con el permiso de conducción de vehículos a motor —que exige superar un examen teórico y práctico sobre normas de circulación,



señales y comportamiento seguro—, acceder a un patinete eléctrico no requiere ningún tipo de formación previa. Cualquier persona, incluidos menores de edad, puede adquirir uno y circular con él en entornos urbanos compartidos con peatones, ciclistas, motoristas y automóviles.

El propio documento de Fundación Mapfre recoge titulares que ilustran las consecuencias de esta falta de formación:

"Tunea su patinete, lo conduce borracho y acaba herido tras estrellarse junto con otra persona"

"Atropella a un menor en Palma con un patinete manipulado para alcanzar los 81 km/h"

"Un menor, en estado crítico, y otra, grave, al chocar un patinete en sentido contrario contra un coche"

"Herido grave al ir en patinete en sentido contrario con un cubata en la mano y chocar contra un taxi"

Estos comportamientos —conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, circulación en sentido contrario, manipulación de la velocidad máxima, uso en aceras y zonas peatonales, transporte de pasajeros— no son solo infracciones. Son, desde una perspectiva criminológica, **conductas de riesgo aprendidas e interiorizadas como normales** en ausencia de una educación vial sistemática.

El vacío formativo: ¿qué aprenden y de quién aprenden?

La socialización vial de los jóvenes usuarios de VMP se produce, hoy por hoy, exclusivamente por imitación de sus mayores y sus iguales. Un adolescente que comienza a utilizar un patinete observa cómo otros circulan por la acera, se saltan semáforos en rojo, no utilizan casco o transportan a un acompañante. Sin un contrapunto formativo que establezca qué está permitido, qué es seguro y por qué, estas conductas se normalizan rápidamente.

El documento analizado señala que, en 2025, la distribución de siniestros por meses muestra una alta incidencia en primavera y otoño, con descensos en julio y agosto. Esto sugiere un uso vinculado al ámbito educativo —desplazamientos al



instituto o la universidad— y de ocio juvenil. Los jóvenes no solo utilizan VMP para moverse, sino que lo hacen en horarios y contextos donde la supervisión adulta es limitada o inexistente.

Las infracciones identificadas en los siniestros con fallecidos durante 2025 son particularmente reveladoras:

- **Carreras y conducción temeraria**
- **Circulación en sentido contrario**
- **Manipulación de la velocidad máxima**
- **Conducción bajo efectos del alcohol o drogas**
- **Uso del teléfono móvil mientras se conduce**
- **Circulación por aceras y zonas peatonales**

Todas ellas son conductas evitables mediante una adecuada formación en seguridad vial. Sin embargo, ningún joven recibe instrucción alguna sobre los riesgos asociados a los VMP antes de comenzar a utilizarlos.

La escuela como agente de prevención primaria

La criminología ha demostrado que las intervenciones preventivas más efectivas son aquellas que actúan antes de que la conducta de riesgo se consolide. En el caso de la seguridad vial, la escuela se presenta como el escenario ideal para implementar programas de **educación vial sistemática, continuada y adaptada a la edad**.

Actualmente, la educación vial en España tiene una presencia testimonial en los currículos escolares. Algunas comunidades autónomas incluyen contenidos esporádicos en asignaturas como Valores Sociales y Cívicos o Educación Física, pero no existe una materia específica ni un **enfoque transversal estructurado**. Los VMP, por su novedad, ni siquiera aparecen mencionados en la mayoría de estos contenidos.

Propongo, a partir del análisis del documento, los siguientes contenidos mínimos que deberían impartirse en los centros educativos en relación con los VMP:



Para Educación Primaria (6-12 años):

- Conceptos básicos de movilidad segura: qué es un VMP, dónde está permitido circular y dónde no.
- Identificación de espacios seguros: carril bici, calzada urbana (con límites), zonas peatonales como espacios prohibidos.
- La importancia del casco y los elementos reflectantes.
- Normas básicas de convivencia con peatones y otros vehículos.

Para Educación Secundaria (12-16 años):

- Normativa específica de VMP: velocidad máxima (25 km/h), uso unipersonal, prohibición de circular por aceras, túneles urbanos y vías interurbanas.
- Consecuencias legales y sanitarias de las infracciones: multas, retirada del vehículo, lesiones graves y fallecimientos.
- Factores de riesgo específicos: consumo de alcohol y drogas, uso del móvil, manipulación técnica del vehículo.
- Análisis de casos reales (como los recogidos en el informe) para trabajar la percepción del riesgo.
- El seguro obligatorio para vehículos personales ligeros (VPL) a partir de la Ley 5/2025.

Además, sería deseable la implementación de **talleres prácticos** en colaboración con las policías locales, donde los estudiantes puedan experimentar en entornos controlados situaciones de riesgo y aprender a reaccionar adecuadamente.



El factor edad: ¿por qué la formación debe preceder al uso?

El documento de Fundación Mapfre incluye una previsión normativa relevante: la DGT trabaja en establecer una edad mínima de 16 años para conducir VMP, así como la obligatoriedad del casco. Sin embargo, fijar una edad mínima sin acompañarla de formación es una medida insuficiente.

Los datos de fallecidos por rango de edad en 2025 son elocuentes:

- **13 años** (Pájara, Fuerteventura)
- **13 años** (El Saucejo, Sevilla)
- **17 años** (Valencia)
- **18 años** (Toledo)
- **20 años** (Huércal de Almería)
- **20 años** (Sant Cugat del Vallès)
- **22 años** (Alfaro, La Rioja)

Estos jóvenes no necesitaban únicamente un casco o una edad mínima. Necesitaban haber recibido formación vial antes de ponerse al volante —o al manillar— de un vehículo que puede alcanzar los 25 km/h y que circula en entornos compartidos con vehículos de una tonelada o más.

La edad mínima de 16 años que plantea la DGT debería ir acompañada de la **obligatoriedad de superar un curso básico de seguridad vial específico para VMP**, similar al que ya existe para ciclomotores. Y ese curso debería impartirse, idealmente, en el marco del currículo escolar durante los cursos previos (14-15 años), de modo que al cumplir la edad mínima los jóvenes estén ya preparados para circular de forma segura.

Aprendizaje por imitación: el riesgo del ejemplo adulto

Un problema adicional, señalado en el propio informe, es que los jóvenes aprenden de lo que ven hacer a los adultos. Si un padre, una madre o un hermano mayor circula con el patinete por la acera, se salta un semáforo o transporta a un



niño pequeño sin casco, el mensaje que recibe el menor es que esas conductas son aceptables.

El documento recoge casos de bebés de 5 meses atropellados por VMP, o de menores que circulaban como pasajeros en patinetes diseñados para una sola persona. Estas situaciones no son fruto de la maldad, sino de la **ignorancia** y de la **normalización de la conducta de riesgo**.

La escuela puede actuar aquí como un agente de **educación inversa**: los niños y adolescentes formados en seguridad vial pueden convertirse en agentes de cambio dentro de sus propios hogares, alertando a sus padres sobre prácticas inseguras y exigiendo el cumplimiento de las normas.

Más allá de la escuela: una estrategia integral

La formación escolar, por sí sola, no resuelve el problema. Es necesaria una estrategia integral que combine:

1. **Formación reglada** en centros educativos, como se ha propuesto.
2. **Campañas de concienciación** dirigidas a jóvenes y adultos, utilizando canales como redes sociales, centros de educación de personas adultas y medios de comunicación.
3. **Control y sanción efectivos** de las infracciones más graves (conducción bajo efectos del alcohol/drogas, circulación por aceras, manipulación de velocidad).
4. **Homologación y certificación obligatoria** de los VMP, como ya establece la normativa para 2027.
5. **Seguro obligatorio** para todos los VMP que superen determinados umbrales de peso y velocidad, conforme a la Ley 5/2025.

El propio documento señala que, de los 4 fallecidos en VMP durante 2025 en vías interurbanas (según datos DGT), **ninguno hacía uso del casco de protección**. Esta cifra, por sí sola, justificaría campañas específicas sobre la importancia del casco dirigidas a jóvenes.



Conclusión: la educación vial como inversión en vidas

Desde una perspectiva criminológica, la siniestralidad asociada a los VMP no es un problema inevitable derivado de la movilidad sostenible. Es, en buena medida, el resultado previsible de **introducir un nuevo tipo de vehículo en el ecosistema urbano sin proporcionar a sus usuarios la formación necesaria para manejarlo con seguridad.**

Los jóvenes no son intrínsecamente imprudentes. Son, en gran medida, **desinformados**. Nadie les ha explicado por qué no deben circular por la acera, por qué el casco puede salvarles la vida, por qué no pueden llevar a un amigo en el patinete, por qué manipular la velocidad es peligroso o por qué el alcohol y la conducción son una combinación letal.

La escuela tiene la oportunidad —y, desde mi punto de vista, la responsabilidad— de llenar este vacío formativo. Incorporar la seguridad vial de los VMP al currículo escolar no es una ocurrencia menor. Es una **medida de prevención primaria** con un potencial enorme para reducir la siniestralidad, salvar vidas jóvenes y construir una cultura de movilidad segura y sostenible para las próximas décadas.

Como criminólogos, sabemos que la mejor política de seguridad no es la que reacciona ante el daño ya causado, sino la que lo anticipa y lo evita. La educación vial en la escuela es esa política. Solo falta que la sociedad y las administraciones la tomen en serio.

Referencia principal:

Fundación Mapfre & Cesvimap (2026). *Avance de datos de siniestralidad e incendios de vehículos de movilidad personal 2025*.

<https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/prevencion-y-seguridad-vial/es/bib/190129.do>