

ELS CANVIS EN LA MOBILITAT URBANA EN TEMPS DE COVID-19

Reptes i riscos dels vehicles de mobilitat personal

Si fa no tants anys creuar-nos amb patinets elèctrics per carrers i voreres era un fet anecdòtic, avui dia forma part del paisatge urbà quotidià. Temps abans que la Covid-19 revolucionés les nostres vides, el nostre món ja estava vivint un canvi pel que fa a la mobilitat de les persones, especialment, a les ciutats. Tots som conscients de la invasió dels nostres carrers per patinets, bicicletes, segways, rodes, entre altres mitjans de mobilitat personal elèctrics. Aquests mitjans de transport, denominats per la DGT Vehicles de Mobilitat Personal o VMP, estan reconfigurant la mobilitat urbana i els riscos dels que els fan servir i els qui conviuen amb ells a la via pública. Un fenomen que s'ha vist incrementat en temps de coronavirus.

Creixement exponencial dels VMP

Si bé les normatives i les ciutats s'han anat adaptant (lentament) a l'arribada d'aquests nous vehicles de mobilitat personal, l'ús aquest tipus de mitjans de transport s'ha multiplicat exponencialment en aquests últims mesos. Les motivacions són sens dubte diverses: la percepció de risc de contagi de la Covid-19 en el transport públic sembla estar jugant un paper significatiu, així com la facilitat d'accés donat el seu relatiu baix cost de compra i manteniment o el fet que no cal carnet per a la seva conducció.

“Publicaven alguns mitjans al febrer d'aquest any, que la demanda de patinets elèctrics havia crescut més d'un 1.000% en un any al nostre país, però caldrà veure a finals d'aquest any o a principis del vinent si aquest increment no és el doble fruit del coronavirus i de la por instaurada a l'ús del transport públic”

Increment de la sinistralitat

Però amb l'increment desafortat de l'ús d'aquests nous vehicles, també ha arribat l'increment d'accidents, especialment, atropellaments a vianants.

“Només a Barcelona ciutat, la sinistralitat vinculada a patinets elèctrics es va quadruplicar de l'any 2018 a 2019, i tot indica, que aquest 2020 marcarà un desgraciat rècord d'accidents amb aquests vehicles” afirma el president de la Secció de Dret de la Circulació de l'Illtre. Col·legi de l'Advocacia de Barcelona, de l'Associació d'Advocats de Victimes d'Accidents de Catalunya (Adaviac) i advocat responsable de l'àrea de responsabilitat civil de Coca Advocats (www.cocaadvocats.com),



Xavier Coca, advocat i gerent de COCA ADVOCATS

“Les pòlisses d'assegurança de la llar poden donar cobertura a accidents causats amb un VMP”

Xavier Coca Verdaguer: “Aquesta crisi ens obliga a fer grans reflexions sobre mobilitat i estem veient, per exemple, com les administracions estan aprofitant la conjuntura per donar impuls a l'ús dels vehicles de mobilitat personal. Fins i tot Hisenda ha declarat el patinet elèctric com a eina de treball amb els seus conseqüents avantatges fiscals, però, no s'està impulsant política, ni tan sols per la DGT, per a l'assegurament d'aquest tipus de vehicles.”

Desamparament de les víctimes d'accidents

Algunes companyies asseguradores ofereixen pòlisses molt econòmiques (20 € a l'any) per assegurar aquests vehicles, però la majoria d'elles tenen límits de cobertura de responsabilitat civil entre 150 i 300.000€, quantitats semblants a les que ofereixen la majoria de pòlisses d'assegurança de la llar, que poden estendre la seva cobertura a aquests accidents. Però, continua Xavier Coca, “el fet que no existeixi una assegurança obligatòria, fa que la majoria d'usuaris d'aquests vehicles no compten amb cap assegurança de responsabilitat civil i si causen un accident amb lesions greus o la mort de la víctima, els perjudicats poden quedar totalment desamparats econòmicament i l'usuari del VMP perdre-ho tot per poder donar cobertura a la indemnització per lesions o mort del vianant, i això també val per a les bicicletes no elèctriques.”

Importants indemnitzacions impagables sense assegurança

“La població no és conscient que, amb el nou barem d'accidents de trànsit, moltes lesions poden derivar en indemnitzacions de milers d'euros o, per als casos de lesions més greus, superar amb escreix el milió d'euros. De vegades, només cal un simple cop a molt menys de 25 km/h per desequilibrar a un vianant, i un traumatisme al cap causant danys cerebrals irreversibles o, fins i tot, la mort.”

“En aquests últims mesos, hem detectat un augment considerable de les consultes per accidents relacionats amb l'ús de bicicletes i vehicles de mobilitat personal i vianants. Persones que davant d'un dany personal o material en aquest tipus de sinistres recorren a nosaltres com advocats especialitzats per informar-se i poder obtenir una indemnització, però no sempre és possible per aquesta falta d'assegurament que, a diferència dels vehicles a motor que sí que és obligatori assegurar, no compten amb un fons de garantia que dona cobertura als danys causats quan no hi ha assegurança, no existint assegurança específica ni de la llar, si l'usuari de l'VMP no és solvent, la reclamació pot resultar inviable”, afirma l'advocat Xavier Coca

Quins canvis proposa?

La realitat que estem vivint clama la necessitat d'establir algun sistema que permeti que els perjudicats per l'ús dels VMP siguin protegits. La fórmula no és senzilla, ja que tota mesura que representi exigir matriculació o numeració identificativa del VMP també implica crear un registre i un organisme de control del cens i de la tinença de l'assegurança, si aquest no és la DGT. Després, caldria decidir

si s'estableix un fons de garantia per als casos de d'inexistència de l'assegurança en cas d'accident, i on i en quin moment s'imposa dit recàrrec, que hauria de ser anual com l'assegurança. D'altra banda, l'exigència a tot usuari del coneixement de les normes de trànsit, que implicaria disposar d'un carnet i fixar edats mínimes per al seu ús. I tot això, sense que suposi un excessiu encariment per als usuaris dels VMP, tot un repte.

El servei municipal de Bicing a Barcelona, per exemple, compta amb una assegurança d'accidents i de responsabilitat civil que dona àmplies cobertures a l'usuari autoritzat, com un límit de fins a 12.000.000 € per accident on l'usuari sigui el responsable i causi dany a un tercer, però també disposa de cobertures per a despeses

“Sense assegurança de responsabilitat civil, els perjudicats poden quedar totalment desamparats i l'usuari del VMP perdre-ho tot per poder donar cobertura a la indemnització”

ses mèdiques o farmacèutiques o, fins i tot, d'invalidesa o mort del que pateixi un accident utilitzant el servei com a usuari, amb independència de la culpa.

Casc obligatori

Xavier Coca també destaca que segueixen les oïdes sordes dels responsables de trànsit davant de les reclamacions d'associacions de víctimes i col·lectius de metges sobre la necessitat d'exigir casc obligatori als usuaris d'aquests vehicles: “La gran majoria dels traumatismes craniocefàlics que s'estan veient en les UCIs i urgències dels nostres hospitals, són deguts a accidents de conductors d'aquest tipus de vehicles, sigui per imperícia, culpa de tercers o mal estat de la calçada, i els gravíssims danys cerebrals que s'estan donant podrien ser evitats amb l'ús obligat del casc. Sense assegurança i sense casc, tots els beneficis de la bicicleta i els VMP per al ciutadà i la societat poden anar-se'n en orris si la sinistralitat segueix incrementant”, afirma.

www.cocaadvocats.com

Tel. 93 535 08 50