



Articles tècnics

Vehicles de mobilitat personal, un aspecte més en la PRL de l'empresa

Josep Iglesias

Coordinador territorial de Prevenció d'Asepeyo Catalunya

Els "Articles tècnics" són documents centrats monogràficament en un assumpte o aspecte de la prevenció, sobre el qual es versen comentaris, observacions i apunts amb l'objecte d'ajudar a clarificar el seu contingut i orientar a l'acció.

Introducció

Una vegada finalitzat l'estat d'alarma, amb la desescalada de les mesures del confinament i la represa a la nova normalitat amb el retorn als centres de treball, les carreteres i els carrers de les nostres ciutats es van omplir de vehicles i amb ells, dissortadament, de contaminació ambiental i el repunt de la sinistralitat viària.

A les ciutats, la nova normalitat ha vingut acompanyada d'una sèrie de canvis d'hàbits en els desplaçaments, bé sigui per reduir al màxim les possibilitats de contagi de Coronavirus i/o per l'arribada del bon temps, amb l'increment de l'ús de bicicletes i de patinets elèctrics.

El patinet elèctric, amb les diferents variants que hi ha en el mercat, considerat com a vehicle de mobilitat personal (VMP), ha esdevingut en aquests últims temps a les zones urbanes un mitjà alternatiu en els desplaçaments habituals. Tanmateix, la seva aparició ha estat motiu de noves causes i circumstàncies d'accident de treball quan l'usuari l'utilitza per anar i tornar de la feina o com a mitjà de transport dins del desenvolupament de la seva activitat laboral.

Els desplaçaments a la feina

Els beneficis de la bicicleta o el patinet, com a mitjà de transport alternatiu al vehicle privat (cotxe i moto) són molts sobretot a la ciutat on, a més de contribuir a disminuir la contaminació ambiental (soroll, CO, CO₂...), representa una millora per la persona que els utilitza quant a l'estalvi del temps invertit en els desplaçaments i estacionaments, en l'economia particular i en la millora de la salut en contrarestar el sedentarisme i potenciar el sistema cardiovascular.



No obstant però, la bicicleta i el patinet de tracció humana, al marge dels beneficis esmentats, a la via pública representen un risc d'accident derivat de la vulnerabilitat del conductor, que es pot incrementar en dotar-los d'un motor elèctric i de no adoptar les mesures de seguretat adients.

La sinistralitat viària és un risc a tenir en compte en la prevenció de riscos laborals, ja que un accident de trànsit es considera un accident de treball si aquest es produeix anant o tornant de la feina (Art.115 text refós de la LGSS RD 1/1994 de 20 de juny) o bé quan l'accident esdevé per ocasió del treball, dins o fora de l'empresa.

De l'Observatori sobre accidents laborals de trànsit que Asepeyo elabora periòdicament amb la informació provinent de les declaracions d'accidents amb baixa laboral, s'extreu que en el 2018 un 15 % dels accidents amb baixa laboral de les empreses associades amb centres de treball a Catalunya van ser relacionats amb el trànsit (11,2 % in itinere i un 3,8 % en missió). D'altra banda, els accidents amb baixa on l'agent material associat va ser un patinet o una bicicleta (codi d'agent material 12.03.02.00) *, el 2019 es van incrementar en un 127 % respecte a l'any anterior, passant de 204 a 464 accidents.

Del total de casos analitzats en el 2019 tenim que un 88 % va ser en anar o tornar de la feina, un 7 % per desplaçaments en missió, un 4 % dins del seu centre de treball habitual i un 1 % en altres centres de treball de l'empresa.

Lloc d'accident

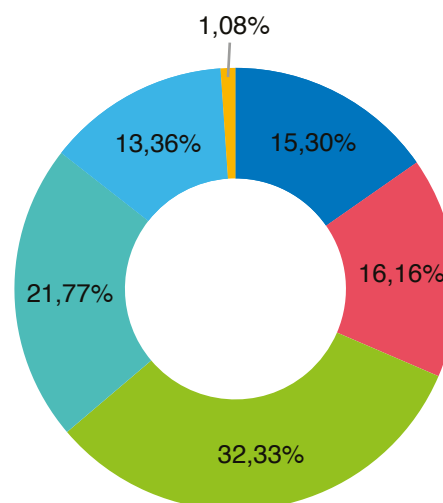
En anar o tornar de la feina	402
Desplaçaments en la seva jornada laboral (en missió)	36
En el centre de treball habitual	20
En un altre centre o lloc de treball	6
Total general	464

Quant al sexe de la persona lesionada, en un 62 % dels casos el lesionat era home.

Pel que fa a l'edat del lesionat, el tram amb més lesionats correspon a l'interval dels 31 a 40 anys, amb un 32 % dels casos registrats.

Edat de l'accidentat

- de 18 a 25 anys ■
- de 26 a 30 anys ■
- de 31 a 40 anys ■
- de 41 a 50 anys ■
- de 51 a 60 anys ■
- de 61 a 65 anys ■

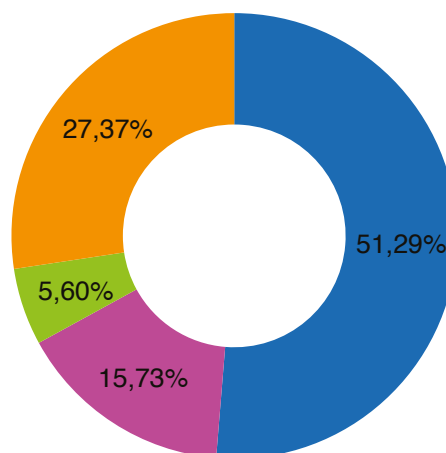




Amb relació a l'antiguitat del treballador a l'empresa, observem que els que fa menys d'un any que hi treballen acumulen més de la meitat dels accidents.

Antiguitat de l'accidentat a l'empresa

- d'1 a 12 mesos ■
- de 13 a 36 mesos ■
- de 37 a 60 mesos ■
- més de 60 mesos ■



Els tipus de lesions ocasionades els observem en la següent taula:

Descripció de la lesió

Esquinços i torçades	26,29 %
Dislocacions i subluxacions	8,19 %
Fractures	10,99 %
Ferides obertes	5,60 %
Lesions múltiples	13,36 %
Lesions internes	7,54 %
Lesions superficials i cossos estranys en els ulls	6,47 %
Altres tipus de ferides i lesions superficials	8,19 %
Contusions i altres ferides	13,36 %

Part del cos lesionada

Extremitats superiors (braços, mans i dits)	24,14 %
Extremitats inferiors (cames, peus i dits)	17,89 %
Tronc (esquena i tòrax)	3,23 %
Espatlla i húmer	8,84 %
Cap i cara (zona facial i dents)	4,31 %
Múltiples parts del cos afectades	36,64 %
Altres	4,96 %

Les 5 activitats econòmiques en què els treballadors van presentar més accidents causats per patinet o bicicleta en el 2019 van ser: hostaleria (13,36 %), comerç al detall (9 %), informàtica i serveis (5 %), neteja (4 %) i policia (4 %).

Si observem la distribució de la durada dels casos en dies de baixa, tenim que el 25 % dels accidents van durar 7 o menys dies, un 50 % 20 o menys dies i un 75 % van durar 60 o menys dies.

El total de dies de baixa derivat d'aquests 464 accidents va ser de 22.069 i va ocasionar un cost total (75 % de la Base Reguladora Diària) de 1.000.233 €.



Què és i què no és un Vehicle de Mobilitat Personal (VMP)

El passat 4 de desembre de 2019, la Direcció General de Trànsit va publicar una instrucció transitòria en què estableix una sèrie de criteris clarificadors dirigits als usuaris d'aquests vehicles, ajuntaments i agents de l'autoritat, fins que es publiqui la normativa corresponent que va en la mateixa línia del que s'està debatent a la Unió Europea.

Segons la instrucció **un VMP és un vehicle d'una o més rodes dotat d'una única plaça i propulsat exclusivament per motors elèctrics que poden proporcionar al vehicle una velocitat màxima per disseny compresa entre els 6 i els 25 km/h**, per la qual cosa queden exclosos d'aquesta consideració:

- Vehicles sense sistema d'autoequilibri i amb seient.
- Vehicles concebuts per a competició.
- Vehicles per a persones amb mobilitat reduïda.
- Vehicles inclosos en l'àmbit del Reglament (UE) N2 168/2013: patinets amb seient, cycle de motor, ciclomotors de dues rodes que requereixen l'autorització administrativa per conduir, circular i tenir una pòlissa d'assegurança, a més de l'ús del casc.

La citada instrucció no detalla diferents categories d'aparells però sí que avança, com a norma general, que tots els artefactes que no sobrepassin la velocitat de 6 km/h tindran la consideració de joguines.

D'altra banda, afegeix el text, com als VMP no se'ls exigeix autorització administrativa per circular ni per conduir, ni assegurança obligatòria, no es trauran punts al conductor que els estigui conduint.

Comportaments sancionables

Que no es treguin punts al conductor no significa que comportaments indeguts no siguin objecte de denúncia. En aquest sentit la instrucció detalla:

- Els usuaris de vehicles de mobilitat personal tenen l'obligació de sotmetre's a les proves d'alcohol i drogues, sent sancionats, amb la mateixa quantia econòmica que si conduïssin un altre vehicle.
- En la seva conducció queda prohibit l'ús manual del telèfon mòbil o de qualsevol altre sistema de comunicació.
- També queda prohibit conduir utilitzant cascos o auriculars connectats a aparells receptors o reproductors de so.
- A falta en aquests moments d'una regulació en el Reglament General de Circulació, l'ús del casc i altres elements de protecció es regirà pel que disposi la corresponent ordenança municipal de la ciutat on se circuli.
- La circulació per voreres i zones de vianants està prohibida, ja que l'article 121 de l'RGC prohibeix la circulació de qualsevol vehicle per les voreres (excepte monopatins, patins o aparells similars que ho facin exclusivament a pas de persona).
- Els VMP i altres vehicles lleugers propulsats elèctricament només estan autoritzats per a transportar una persona, de manera que la circulació de dues persones és sancionable.
- La conducció nocturna sense enllumenat ni peces o elements reflectants per ser vist per la resta de conductors i la precaució necessària per evitar posar-se en perill, serà considerat una negligència i, per tant, punible.
- Les ordenances municipals són les que establiran les prohibicions relatives a les parades i estacionaments d'aquests vehicles. Des de la DGT, s'advoca perquè la vorera sigui del vianant, però la seva regulació és exclusivament municipal.
- En els casos d'infraccions comeses per menors de divuit anys, els pares, tutors, acollidors i guardadors legals o de fet, han de respondre solidàriament de la infracció comesa pel menor.



Conclusions

Gràcies al fet que els motors elèctrics són cada vegada més petits, de poc manteniment, que no fan soroll i les bateries necessàries són cada vegada de mida més reduïda i de major capacitat, el patinet i la bicicleta elèctrics seran sens dubte l'estrella d'aquesta nova mobilitat, sobretot en les zones urbanes.

Encara que la seva incorporació vingui acompanyada d'inqüestionables beneficis pel medi ambient i per la persona que els utilitza, la seva irrupció ha provocat un augment d'accidents in itinere i per tant un increment de la sinistralitat de les empreses.

De la revisió de les dades contingudes en les declaracions d'accidents amb baixa tramitades a través del sistema de notificació reglamentari, es constata que l'actual codi d'agent material 12.03.02.00, no és suficient per diferenciar el vehicle implicat a l'accident (bicicleta o patinet) ni si aquest és elèctric o manual.

Les activitats econòmiques amb més treballadors accidentats amb aquests vehicles són l'hostaleria i el comerç al detall.

La franja d'edat amb més persones treballadores accidentades és de 31 a 40 anys i el sexe el masculí.

Els esquinços i torçades són el tipus de lesió més freqüent i les extremitats superiors les parts anatòmiques més vegades lesionades.

Cal reconèixer que les mesures preventives en matèria de mobilitat, per a les empreses, són més fàcils d'implantar quan es tracta de desplaçaments derivats de l'activitat laboral i de la professió de conduir vehicles que en els desplaçaments in itinere, on el treballador és qui tria el mitjà de transport i ruta.

Donat que les conseqüències dels accidents derivats de la conducció de VPMs repercuteixen també en l'empresa, cal insistir en la necessitat i la importància que les empreses incloguin dins del seu pla de prevenció, el control dels riscos relacionats amb el trànsit que ocorren durant la jornada de treball, implantant Plans de Mobilitat a l'empresa i campanyes de seguretat viària, incidint en com hem de respectar els altres i com circular amb seguretat per la via pública.

(*) El comunicat d'accident de Treball Vigent es configura a través del que s'indica en l'Ordre ministerial TAS / 2926/2002, de 19 de novembre, per la qual s'estableixen nous models per a la notificació dels accidents de treball i es possibilita la seva transmissió per procediment electrònic. (DELTA / CONTA).

L'activitat física i el seu agent material associat indiquen el que estava fent la víctima en el moment de produir-se l'accident. El codi 12.03.02.00 (taula 13) correspon a bicicletes i patinets però no distingeix si el seu mecanisme de tracció és humà o elèctric.

