



## Artículos técnicos

# Vehículos de movilidad personal, un aspecto más en la PRL de la empresa

**Josep Iglesias**

*Coordinador territorial de Prevención de Asepeyo Cataluña*

Los “Artículos técnicos” son documentos centrados monográficamente en un asunto o aspecto de la prevención, sobre el cual se versan comentarios, observaciones y apuntes al objeto de ayudar a clarificar su contenido y orientar a la acción.

### Introducción

Una vez finalizado el estado de alarma, con la desescalada de las medidas del confinamiento y la llegada de la nueva normalidad y el retorno a los centros de trabajo, las carreteras y las calles de nuestras ciudades se van llenando de vehículos y con ellos, desgraciadamente, de contaminación ambiental y el repunte de la siniestralidad vial.

En las ciudades, la nueva normalidad ha venido acompañada de una serie de cambios de hábitos en los desplazamientos, bien sea para reducir al máximo las posibilidades de contagio de Coronavirus y/o por la llegada del buen tiempo, con el incremento del uso de bicicletas y de patinetes eléctricos.

El patinete eléctrico, con las diferentes variantes que existen en el mercado, considerado como vehículo de movilidad personal (VMP), ha acontecido en estos últimos tiempos en las zonas urbanas un medio alternativo en los desplazamientos habituales. Asimismo, su aparición ha sido motivo de nuevas causas y circunstancias de accidente de trabajo cuando el usuario lo utiliza para ir y volver del trabajo o como medio de transporte durante el desarrollo de su actividad laboral.

### Los desplazamientos al trabajo

Los beneficios de la bicicleta o el patinete, como medio de transporte alternativo al vehículo privado (coche y moto) son muchos sobre todo en la ciudad donde, además de contribuir a disminuir la contaminación ambiental (ruido, CO, CO<sub>2</sub>...), representa una mejora para la persona que los utiliza en cuanto al ahorro del tiempo invertido en los desplazamientos y estacionamientos, en la economía particular y en la mejora de la salud al contrarrestar el sedentarismo y potenciar el sistema cardiovascular.



No obstante, la bicicleta y el patinete de tracción humana, al margen de los beneficios nombrados, en la vía pública representan un riesgo de accidente derivado de la vulnerabilidad del conductor, que puede incrementarse si se dotan de un motor eléctrico y no se adoptan las medidas de seguridad adecuadas.

La siniestralidad vial es un riesgo a tener en cuenta en la prevención de riesgos laborales, ya que un accidente de tráfico se considera un accidente de trabajo si este se produce al ir o volver del trabajo (Art.115 texto refundido de la LGSS RD 1/1994 de 20 de junio) o bien cuando el accidente ocurre por ocasión del trabajo, dentro o fuera de la empresa.

Del Observatorio sobre accidentes laborales de tráfico que Asepeyo elabora periódicamente con la información procedente de las declaraciones de accidentes con baja laboral, se extrae que en el 2018 un 15 % de los accidentes con baja laboral de las empresas asociadas con centros de trabajo en Catalunya fueron relacionados con el tráfico (11,2 % in itinere y un 3,8 % en misión). Por otro lado, los accidentes con baja donde el agente material asociado fue un patinete o una bicicleta (código de agente material 12.03.02.00) \*, el 2019 se incrementaron en un 127 % respecto al año anterior, pasando de 204 a 464 accidentes.

Del total de casos analizados en el 2019 tenemos que un 88 % fueron al ir o volver del trabajo, un 7 % por desplazamientos en misión, un 4 % dentro de su centro de trabajo habitual y un 1 % en otros centros de trabajo de la empresa.

## Lugar del accidente

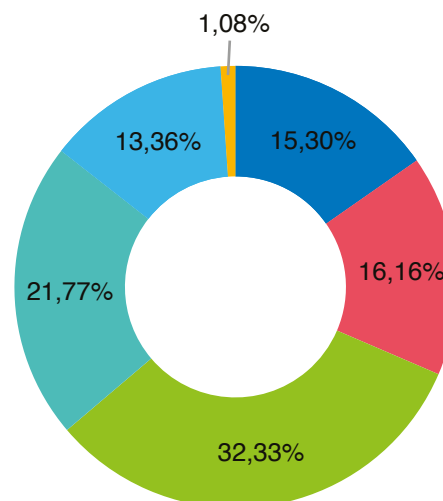
Al ir o volver del trabajo	402
Desplazamientos en su jornada laboral (en misión)	36
En el centro de trabajo habitual	20
En otro centro o lugar de trabajo	6
<b>Total general</b>	<b>464</b>

En cuanto al sexo de la persona lesionada, en un 62 % de los casos el lesionado era hombre.

En referencia a la edad del lesionado, el tramo con más lesionados corresponde al intervalo de los 31 a 40 años, con un 32 % de los casos registrados.

## Edad del accidentado

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

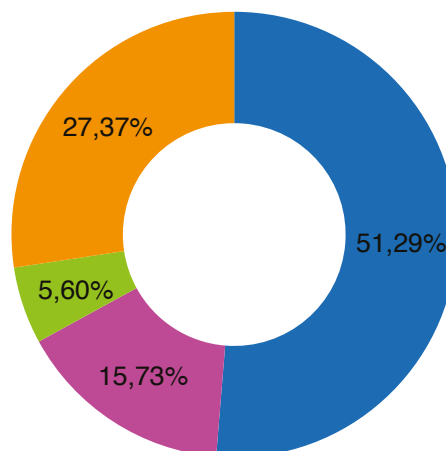




Con relación a la antigüedad del trabajador en la empresa, observamos que los que hace menos de un año que trabajan en ella acumulan más de la mitad de los accidentes.

**Antigüedad del accidentado en la empresa**

- de 01 a 12 meses ■
- de 13 a 36 meses ■
- de 37 a 60 meses ■
- más de 60 meses ■



Los tipos de lesiones ocasionadas los observamos en la siguiente tabla:

**Descripción de la lesión**

Esguinces y torcidas	26,29 %
Dislocaciones y subluxaciones	8,19 %
Fracturas	10,99 %
Heridas abiertas	5,60 %
Lesiones múltiples	13,36 %
Lesiones internas	7,54 %
Lesiones superficiales y cuerpos extraños en los ojos	6,47 %
Otras clases de heridas y lesiones superficiales	8,19 %
Contusiones y otras heridas	13,36 %

Y las partes anatómicas lesionadas

**Parte del cuerpo lesionada**

Extremidades superiores (brazos, manos y dedos)	24,14 %
Extremidades inferiores (piernas, pies y dedos)	17,89 %
Tronco (espalda y tórax)	3,23 %
Hombro y húmero	8,84 %
Cabeza y cara (zona facial y dientes)	4,31 %
Múltiples partes del cuerpo afectadas	36,64 %
Otras	4,96 %

Las 5 actividades económicas en que los trabajadores presentaron más accidentes causados por patinete o bicicleta en el 2019 fueron: hostelería (13,36 %), comercio al por menor (9 %), informática y servicios (5 %), limpieza (4 %) y policía (4 %).

Si observamos la distribución de la duración de los casos en días de baja, tenemos que el 25 % de los accidentes duraron 7 o menos días, un 50 % 20 o menos días y un 75 % duraron 60 o menos días.

El total de días de baja derivado de estos 464 accidentes fue de 22.069 i ocasionó un coste total (75 % de la Base Reguladora Diaria) de 1.000.233 €.



## Qué es y qué no es un Vehículo de Movilidad Personal (VMP)

El pasado 4 de diciembre de 2019, la Dirección General de Tráfico publicó una instrucción transitoria en la que establece una serie de criterios clarificadores dirigidos a los usuarios de estos vehículos, ayuntamientos y agentes de la autoridad, hasta que se publique la normativa correspondiente que va en la misma línea del que se está debatiendo en la Unión Europea.

Según la instrucción **un VMP es un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 km/h**, por la cual cosa quedan excluidos de esta consideración:

- Vehículos sin sistema de auto equilibrio y con asiento.
- Vehículos concebidos para competición.
- Vehículos para personas con movilidad reducida.
- Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013: patinetes con asiento, ciclo de motor, ciclomotores de dos ruedas que requieran la autorización administrativa para conducir, circular y tener una póliza de seguro, además del uso del casco.

La citada instrucción no detalla diferentes categorías de aparatos pero sí que avanza, como norma general, que todos los artefactos que no sobrepasen la velocidad de 6 km/h tendrán la consideración de juguetes.

Por otro lado, añade el texto, como a los VMP no se los exige autorización administrativa para circular ni para conducir, ni seguro obligatorio, no se restarán puntos al conductor que los esté conduciendo.

## Comportamientos sancionables

Que no se resten puntos al conductor no significa que comportamientos indebidos no sean objeto de denuncia. En este sentido la instrucción detalla:

- Los usuarios de vehículos de movilidad personal tienen la obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas, siendo sancionados, con la misma cuantía económica que si condujesen otro vehículo.
- En la su conducción queda prohibido el uso manual del teléfono móvil o de cualquier otro sistema de comunicación.
- También queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
- A falta en estos momentos de una regulación en el Reglamento General de Circulación, el uso del casco y otros elementos de protección se regirá por lo que disponga la correspondiente ordenanza municipal de la ciudad donde se circule.
- La circulación por aceras y zonas de peatones está prohibida, ya que el artículo 121 del RGC prohíbe la circulación de cualquier vehículo por las aceras (excepto monopatinos, patines o aparatos similares que lo hagan exclusivamente a paso de persona).
- Los VMP y otros vehículos ligeros propulsados eléctricamente solo están autorizados para transportar a una persona, de manera que la circulación de dos personas es sancionable.
- La conducción nocturna sin alumbrado ni piezas o elementos reflectantes para ser visto por el resto de conductores y la precaución necesaria para evitar ponerse en peligro, será considerado una negligencia y, por tanto, punible.
- Las ordenanzas municipales son las que establecerán las prohibiciones relativas a las paradas y estacionamientos de estos vehículos. Desde la DGT, se aboga porque la acera sea del peatón, pero su regulación es exclusivamente municipal.
- En los casos de infracciones cometidas por menores de dieciocho años, los padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, han de responder solidariamente de la infracción cometida por el menor.



## Conclusiones

Gracias al hecho de que los motores eléctricos son cada vez más pequeños, de poco mantenimiento, que no hacen ruido y las baterías necesarias son cada vez de medida más reducida y de mayor capacidad, el patinete y la bicicleta eléctricos serán sin ninguna duda la estrella de esta nueva movilidad, sobre todo en las zonas urbanas.

Aunque su incorporación venga acompañada de incuestionables beneficios para el medio ambiente y para la persona que los utiliza, su irrupción ha provocado un aumento de accidentes in itinere y por tanto un incremento de la siniestralidad de las empresas.

De la revisión de los datos contenidos en las declaraciones de accidentes con baja tramitados a través del sistema de notificación reglamentario, se constata que el actual código de agente material 12.03.02.00, no es suficiente para diferenciar el vehículo implicado en el accidente (bicicleta o patinete) ni si este es eléctrico o manual.

Las actividades económicas con más trabajadores accidentados con estos vehículos son la hostelería y el comercio al por menor.

La franja de edad con más personas trabajadoras accidentadas es de 31 a 40 años y el sexo el masculino.

Los esguinces y torceduras son el tipo de lesión más frecuente y las extremidades superiores las partes anatómicas más veces lesionadas.

Cabe reconocer que las medidas preventivas en materia de movilidad, para las empresas, son más fáciles de implantar cuando se trata de desplazamientos derivados de la actividad laboral y de la profesión de conducir vehículos que en los desplazamientos in itinere, donde el trabajador es quien escoge el medio de transporte y ruta.

Dado que las consecuencias de los accidentes derivados de la conducción de VPMS repercuten también en la empresa, cabe insistir en la necesidad y la importancia que las empresas incluyan en su plan de prevención, el control de los riesgos relacionados con el tráfico que ocurren durante la jornada de trabajo, implantando Planes de Movilidad en la empresa y campañas de seguridad vial, incidiendo en cómo hemos de respetar a los demás y cómo circular con seguridad por la vía pública.

(\* El parte de accidente de Trabajo Vigente se configura a través de lo que se indica en la Orden ministerial TAS / 2926/2002, de 19 de noviembre, por la cual se establecen nuevos modelos para la notificación de los accidentes de trabajo y se posibilita su transmisión por procedimiento electrónico.(DELTA / CONTA).

La actividad física y su agente material asociado indican lo que estaba haciendo la víctima en el momento de producirse el accidente. El código 12.03.02.00 (taula 13) corresponde a bicicletas y patinetes pero no distingue si su mecanismo de tracción es humano o eléctrico.

