

El «boom» dels patinets elèctrics obre un nou mercat a les asseguradores

El RACC ofereix pòlisses específiques i Mapfre estudia com entrar en un sector que l'any passat va provocar 129 accidents a Barcelona



Una persona circulant amb patinet elèctric pel carril bici de la Diagonal. | Adrià Costa

Va ser un dels regals estrella el Nadal passat i ara, amb el bon temps, les vendes tornen a créixer. L'auge del patinet elèctric ha modificat els costums de milers de ciutadans que l'han afegit com una opció més de mobilitat per la ciutat. Però l'ascens de les compres implica de retruc, també, més problemes: només l'any passat, a Barcelona, es va registrar 129 accidents amb vehicles de mobilitat personal, entre els quals s'inclouen els patinets. Als carrers, patinets, bicicletes, rodes i vianants comparteixen espais, sovint entre dubtes de qui i quan té prioritat de pas.

En aquest context, les asseguradores veuen una nova opció de negoci i aposten perquè les administracions facin obligatòria l'assegurança per uns vehicles que poden arribar als 30 km/h. El RACC ha estat un dels primers en llençar un producte específic per a patinets, mentre que d'altres, com Mapfre, estudien el sector però adverteixen que cal una regulació clara per part de l'administració.

El responsable de màrqueting del Reial Automòbil de Catalunya (RACC), Albert Puigdemont, justifica l'entrada a aquest mercat perquè tot i ser una entitat dedicada a l'automoció no és aliena

a la "important transformació" de la mobilitat, amb opcions que van més enllà del vehicle a motor, i a ampliar la seva oferta d'assegurances a bicicletes i patinets. De fet, considera que aquest tipus d'assegurança hauria de ser "obligatòria", com ho són les dels vehicles de motor.

Segons explica Puigdemont a l'ACN, diversos socis s'havien acostat a l'entitat per preguntar-los per aquest tipus de producte. Durant poc més d'un mes han sumat 150 contractacions, tot i que desconeix "quina acceptació tindrà" amb el pas dels mesos.

"La gent comença a tenir aquesta sensibilització que no pot anar pel món amb un vehicle sense tenir assegurança, però creiem que encara tenim un camp per córrer molt important", assenyala.



Un patinet elèctric i una bicicleta compartint el carril bici de la Diagonal. Foto: Adrià Costa

"No pot ser que trobem gent a tot drap per les voreres"

Amb l'arribada del bon temps, de fet, les vendes de patinets "s'han animat". Així ho constata Marc Cassany, soci d'emovity, que en set mesos ha obert dues botigues a Barcelona, recentment una altra a Girona i aquest estiu ho farà a Madrid. Sobre la conveniència de contractar una assegurança, comenta que ofereix un primer any de cobertura en les seves vendes.

"Això ha d'estar ben regulat. El que no pot ser és que ens trobem gent anant a tot drap per les voreres. Això és una cosa molt bona si està ben feta", raona Cassany, que ressalta del patinet que és "ràpid, net, divertit". "Arribarem abans a la feina i amb més bon rotllo i més positivistes perquè ens haurem estalviat l'embús de trànsit. És un transport molt sostenible", conclou.

En col·laboració amb diverses botigues com les de Cassany, des de fa un mes i mig aproximadament el RACC ofereix dos tipus d'assegurances, una que cobreix la responsabilitat civil en cas d'accident amb 150.000 euros de capital assegurat i servei mèdic les 24 hores, entre

d'altres, per 39 euros anuals i una altra amb 300.000 de capital assegurat i assistència mecànica en ruta, per 79 euros l'any.

La directora de Negoci d'Automòbils i Particulars d'Allianz, Laura Villasevil, admet que per ara la companyia no té en cartera un producte específic per a patinets elèctrics. En aquest sentit, detalla a l'ACN, però, que en el seu cas la responsabilitat en accidents en patinet queda coberta fins als 600.000 euros per als usuaris que tenen contractada la pòlissa de la llar i fins al milió d'euros si hi tenen el cotxe.

Per la seva banda, Mapfre està estudiant quins passos prendre. "Tenim un laboratori d'investigació on estem analitzant les necessitats que demandarà mobilitat pel que fa al patinet per poder adaptar necessitats a les noves pòlisses de cobertura", admet el director general territorial de Mapfre a Catalunya, Ricardo José Garzo. Amb tot, creu que és necessari que l'administració posi ordre en aquest mercat per establir clarament "quines són les condicions obligatòries en què s'hauran de fer aquestes contractacions".

En tot cas, Fernando Peña, professor de Dret Civil de la Universitat de la Corunya i director de la Càtedra Fundació INADE-UDC de Gestió de Riscos i Assegurances, precisa a l'ACN que abans d'abordar el debat sobre la conveniència d'una pòlissa per als patinets, caldria plantejar-se "si el risc que generen és suficient". "Hem de pensar que en accidents de treball es produeixen més víctimes mortals i no hi ha cap assegurança obligatòria", reflexiona Peña.

Així mateix, el professor alerta que establir una cobertura obligatòria suposaria certs inconvenients, com ara el seu cost. "Una assegurança d'automòbil val uns 300 euros, i aquest ja és el preu d'un patinet", apunta Peña, que subratlla que si els conductors d'aquests vehicles haguessin de fer un pagament anual en concepte de pòlissa, seria "difícil" fomentar aquest nou tipus de mobilitat personal.



Una persona circulant amb un patinet elèctric. Foto: Martí Juanola

La normativa actual només "recomana" el casc

La normativa de l'Ajuntament de Barcelona, que de moment no té comptabilitzats el nombre d'usuaris, no obliga a circular amb casc però ho recomana. L'auge dels Vehicles de Mobilitat Personal (VMP), i del patinet com a màxim exponent, ha començat a provocar algun problema de convivència entre vianants, cotxes, motos i ara patinets i va obligar l'Ajuntament de Barcelona a redactar una normativa que estableix les velocitats màximes o les mesures de seguretat.

Així per exemple, no obliga els patinets a subscriure una assegurança tot i que poden agafar velocitats de 30 quilòmetres/hora. Quant a les mesures de protecció, recomana utilitzar el casc en el cas dels usuaris particulars, però el fa obligatori en el cas d'activitat d'explotació econòmica. Així mateix, tampoc exigeix -però sí que ho suggereix per a una millor visibilitat- dur elements reflectants, llums i timbres.

Pel que fa a les velocitats màximes permeses, la normativa municipal estableix que els conductors poden circular a un màxim de 30 quilòmetres per hora pels carrils bici que estiguin situats a la calçada i a 10 quilòmetres per hora en els carrils bici situats a la vorera. A les zones 30, hi podran circular aquells patinets en què la seva velocitat màxima superi els 20 quilòmetres per hora. Les infraccions lleus poden comportar multes de fins a 100 euros, en casos greus 200 euros i per a les de caràcter molt greu 500 euros.

Al seu torn, la Direcció General de Trànsit (DGT) preveu aprovar a mitjans d'aquest any una normativa que examini les característiques tècniques dels patinets i pugui determinar quines exigències de seguretat requereixen. Per al cap d'Àrea de Vehicles de la DGT, Luis Fernando Verdasco, aquest nou text facilitarà que les administracions locals, que són les que tenen competències en circulació urbana, puguin desenvolupar normatives perquè els patinets trobin el seu lloc i els sigui més fàcil "compartir la via amb vianants, turismes i altres vehicles tradicionals".