

Hacia el seguro **OBLIGATORIO** para patinetes



El auge de los patinetes eléctricos en nuestras ciudades ha puesto sobre la mesa la necesidad de regularizar su uso y, más aún, desde que la DGT estableciera que debían circular por las aceras, junto con otros vehículos a motor. A esto hay que añadir que la nueva Directiva del Seguro de Automóvil de la UE contempla la posibilidad de que los estados miembros puedan exigir para los VMP un seguro obligatorio a nivel nacional. Sin embargo, hasta dentro de dos años no será indispensable su certificación, todo lo cual está retrasando la obligatoriedad de contar con un seguro, aspecto que los expertos consideran esencial, para proteger tanto a los usuarios de este tipo de movilidad como a las posibles víctimas de un accidente.

En los últimos años se está comprobando un creciente interés por el uso de los patinetes eléctricos, un auge que, para Desirée Flores, del departamento de Riesgos de Empresa de [Helvetia Seguros](#), hace apenas 3 años “era impensable”. “El impulso se lo ha dado la pandemia”, asegura, ya que a raíz de la segunda ola, muchas personas tenían miedo a coger el transporte público y vieron una alternativa con el patinete.

Florentino Pastor, director gerente de [Pastor Tierra Correduría de Seguros](#), coincide en que el excesivo consumo de los últimos tiempos responde, como cualquier moda o disrupción, a circunstancias concretas, que en este caso ha sido la pandemia y el miedo a ir en el transporte público, aunque en los próximos años los fabricantes barajan un descenso en las ventas de patinetes.

“Además, esto ha hecho que se democratice el uso”, corrobora David García, Head Of Digital Underwriting Personal Lines de [Zurich](#), para quien



la obligatoriedad de tener que circular con estos vehículos por la carretera también ha despertado la concienciación entre los usuarios de contar con un seguro que les proteja, ya que al tener que conducir con coches al lado, se aprecia más el riesgo que se corre.

Pero la necesidad de protegerse ha crecido no solo por compartir carretera con otros vehículos a motor, sino por los accidentes que se están produciendo con peatones de por medio, ya que la casuística se complica en casos en los que el usuario sea un menor o sea insolvente y provoque daños a otra persona. “Ahora mismo hay mucho desconocimiento, pero la gente al final va a ser consciente de que esto es como un seguro de un ciclomotor”, confirma Tomás Guillén, gerente de la oficina [Summa Insurance](#) de Córdoba.

De hecho, ese desconocimiento hace que los tomadores crean que está incluido en su Multirriesgos de Hogar, cuando muchos de esos seguros ya han dejado de cubrir a los patinetes. “En las pólizas de los nuevos productos de Hogar todas las compañías ya lo están limitando, sin dar cobertura”, asegura Florentino Pastor, para quien el problema es que mucha gente no se lee las pólizas



y, por eso, se creen que están incluidas en Hogar. Además, advierte que la obligatoriedad conllevará su desaparición total en estas pólizas.

“Porque una de las exclusiones básicas es que todo aquello que tenga un seguro obligatorio deberá de regularse por el correspondiente seguro”, añade Desirée Flores.

En este sentido, Tomás Guillén recuerda cómo hace años el seguro de RC del pescador se incluía dentro de la póliza de Hogar, pero cuando salió al mercado la RC del cazador y del pescador, automáticamente quedó excluido de la de Hogar.

“Tenemos un problema de base que es que nadie se lee, ya no lo que te cubre, porque al final cuando tienes un siniestro te lo vas a mirar, si no lo que te excluye para saber realmente qué limitaciones tienes en tu seguro”, ratifica David García, quien coincide que si se tiene un seguro especializado, que da la cobertura necesaria para ese vehículo, pierde sentido incluirlo en un Multirriesgo de Hogar.

CAMBIOS CON LA NUEVA DIRECTIVA DEL SEGURO DE AUTOMOVIL

Efectivamente, la obligatoriedad de este seguro es un tema que lleva tiempo tanteándose. La nueva Directiva del Seguro de Automóvil de la UE contempla la posibilidad de que los estados miembros puedan exigir para los VMP un seguro obligatorio a nivel nacional. En esta línea, Guillén opina que, al final, este aseguramiento se impondrá, pero primero habrá que regular ese certificado de circulación de los patinetes, cuya regulación entró en vigor el pasado 22 de enero, pero contará con un período transitorio de 24 meses para su completa obligatoriedad. “Sin una identificación de un patinete difícilmente se podrá regular un seguro obligatorio”, admite, ya que requerirá un número de bastidor, una matrícula, una licencia municipal, requisitos parecidos a un ciclomotor.

De todas maneras, Pastor cree que debe “cambiar mucho el panorama actual” para imponer un seguro obligatorio, ya que hoy en día no hay un registro público, ni existe una matriculación específica que permita un control. Además, hay que tener en cuenta otras circunstancias, como que en una misma familia haya

varios patinetes, por lo que habrá que determinar si la cobertura es por cada vehículo o familiar. Asimismo, incide en que actualmente hay patinetes que tienen velocidades superiores a los ciclomotores y los límites de aseguramiento que se dan son “ridículos”. Y pone el ejemplo de Alemania, donde por una póliza de RC familiar, que cuesta 60 euros, se dan coberturas de 10 millones de euros.

Según explica García, la nueva ley viene a regular todo lo que es la identificación del patinete y, aunque hay que terminar de regularlo, ya hay avances en cómo tiene que salir de fábrica el patinete. En su opinión, una vez que esto se haya definido para poder regular un seguro obligatorio, se necesitará una ley propia para este tipo de vehículos, ya que no puede incluirse dentro de la parte del motor, porque las especificaciones son diferentes, mientras que para un Multirriesgo del Hogar sería insuficiente: “Hay que crear un ramo específico para todo este tipo de movilidad, que dé cobertura a la casuística, y a partir de ahí podremos tener un ramo sostenible en el tiempo”, expone. En cualquier caso, se muestra totalmente favorable a la imposición de un seguro obligatorio, toda vez que los patinetes circulan en carriles junto con otros vehículos a motor y pueden producirse accidentes y atropellos.

Flores también cree que “más tarde o más temprano” va a existir un seguro obligatorio de los VMP, y piensa que a lo mejor se ha estado demorando para comprobar si se trataba de una moda pasajera o, como ha ocurrido, “ha llegado para quedarse”, con el aumento significativo de sus usuarios en los últimos años.

“Ahora bien, la Directiva del Seguro de Automóvil viene a dar una nueva definición de qué se entiende por vehículo a motor y es verdad que el hecho de que no se encuadre dentro de esa definición no quiere decir que el Estado no considere conveniente elaborar un seguro obligatorio para estos



“Tenemos una desprotección por la ausencia de una regulación conjunta, al haberse dejado en manos de los municipios temas como el seguro, el uso del casco, una edad mínima para el usuario...”. Desirée Flores

vehículos ligeros”, añade. De hecho, tanto desde las Administraciones Públicas como desde las aseguradoras se está trabajando para ver cómo aplicarlo. El problema que aprecia es que si se enfoca más hacia el ramo de Autos, los capitales son excesivamente elevados, de al menos 50 millones, y “si a un patinete le tienes que dar este tipo de capitales, la prima se dispara”. Habrá que adaptarlo a lo que es el Vehículo de Movilidad Personal.

A CRITERIO MUNICIPAL

En cualquier caso, en la actualidad, no es obligatorio contar con un seguro para manejar un patinete eléctrico. Aunque sí es cierto, que en algunas ciudades es imprescindible, ya que es una potestad municipal. El director gerente de Pastor Tierra Correduría de Seguros, por su presencia en Alicante donde las ordenanzas municipales de algunos municipios obligan a contar con un seguro, comenta que la experiencia está siendo positiva, garantizando una cobertura mínima en caso de accidentes con posibles víctimas y con suficientes compañías que comercializan esos productos.



“Al final, cada ciudad tendrá que marcar los límites de uso, pero para mí no tiene ningún sentido que haya disparidad en la obligatoriedad de contar con un seguro”, argumenta el Head Of Digital Underwriting Personal Lines de Zurich, que aboga por una regulación nacional, independientemente de que cada municipio imponga una serie de requisitos sobre su uso, ya que facilitaría su empleo también en los lugares de vacaciones de los usuarios y en su circulación por las carreteras, que debería tener al menos una RC mínima.

Además, que, como señala el miembro del departamento de Riesgos de Empresa de Helvetia Seguros, muchos municipios están pegados unos a otros y las normativas, como se regulan por ordenanzas municipales, son diferentes, lo que perjudica a todos: “En mi opinión, lo que da lugar es a una desprotección, tanto para el usuario del vehículo como para la víctima”, sostiene. Para el usuario, porque hay mucho desconocimiento de cuáles son las normas. Recuerda, que el hecho de que no se tenga un seguro no quiere decir que no se sea responsable. Si una persona ocasiona un daño a un tercero, tendrá que resarcirlo, y si no tiene un seguro, tendrá que responder con su patrimonio: “Y si no tienes patrimonio, eres insolvente, no podrás hacer frente a ese daño, lo que conlleva que la víctima no pueda ser resarcida”, alude. “Por lo tanto, nos encontramos con una desprotección ante la ausencia de una regulación conjunta al haberse dejado en manos de los municipios temas como el seguro, el uso del casco, el uso de reflectantes, una edad mínima para el usuario...”, continúa.

El gerente de la oficina Summa Insurance de Córdoba está de acuerdo en esta visión, pero alude también a la responsabilidad de los ayuntamientos para complementar esa ley de movilidad y hacer un gran esfuerzo con el fin de incrementar el número de carriles para que puedan circular y evitar la siniestralidad.



“Deberíamos tener un baremo propio para los VMP que nos permitiría regular este tipo de vehículos, a nivel de precios, de una manera diferente al de Auto”.

David García

Para Florentino Pastor, director gerente de Pastor Tierra Correduría de Seguros, esta disparidad de criterios depende, asimismo, de las circunstancias propias de cada municipio. Y lo considera imprescindible en el caso de ciudades con importantes cascos históricos, en los que un accidente con un patinete pueda dañar diferentes elementos de bien público, por lo que muchas ordenanzas locales lo deben contemplar.

MERCADO PREPARADO

Además, destaca algún problema en la comercialización de los seguros, ya que si se cobran unos precios elevados no va a haber venta de este tipo de vehículos, porque ya existen patinetes por 200 euros, por lo que “si el seguro va a costar un 50% por el uso”, no se va a generalizar. A su parecer hay que copiar lo que hacen otros países, con una RC familiar para todos los vehículos de movilidad personal que tenga una familia y que por 80 euros tengan 50 millones de cobertura, como hace una compañía en Alemania.

También David García, Head Of Digital Underwriting Personal Lines de Zurich, considera que el precio

del seguro puede marcar mucho el devenir del mercado. En cualquier caso, cree que el mercado ya está preparado para comercializarlos, pues ya hay seguros que dan cobertura de RC, accidente, asistencia en viaje, daños, robos... , por lo que en caso de obligatoriedad sería simplemente una adaptación a los capitales que diga la ley. “Al final es un mercado incipiente, y estamos viendo cómo se venden más patinetes y, por ende, más seguros sobre los patinetes sin que haya una obligatoriedad ahora mismo”, aprecia.

“El seguro se está preparando para ponerlo en marcha en cualquier momento, para comercializarlo de una forma modular en función del producto y del perfil del cliente”, confirma Tomás Guillén, gerente de la oficina Summa Insurance de Córdoba, que cree que, al principio, habrá una competencia feroz y después el mercado empezará a regularizarse.

“Las aseguradoras estamos más que preparadas”, ratifica Desirée Flores, del departamento de Riesgos de Empresa de Helvetia Seguros, pues el trabajo más importante ya está hecho. “Ya solo falta ajustarlo a lo que marque la normativa, a los capitales, a la forma de aseguramiento”, sostiene. De hecho, el único problema que aprecia en su comercialización es que en España no existe conciencia aseguradora ni del riesgo.

De hecho, como comenta Florentino Pastor, en Alemania los juzgados aplican un 40, 50 o hasta 70% más de indemnizaciones. “Allí hay muchísima aceptación del riesgo y hay muchísimos usuarios que contratan el seguro”, afirma.

SOSTENIBILIDAD DE PRECIOS

En internet ya existen seguros de patinetes por 20 euros al año y de 50 euros si cubren accidentes personales, indemnización por fallecimiento o discapacidad. Unos precios que para Pastor son sostenibles “por la poca cobertura que tienen”. “Por ese precio no se puede prestar de forma eficaz y rápida,



“El seguro se está preparando para poner esta póliza en marcha en cualquier momento, para comercializarla de una forma modular en función del producto y del perfil del cliente”.

Tomás Guillén

un asesoramiento adecuado sobre una póliza que tiene limitaciones. No sería rentable para una correduría”, aprecia.

David García insiste en que los precios dependerán mucho de la evolución del mercado, ya que, en caso de ser obligatorio, tendrá un crecimiento exponencial, con una mayor base, que permitirá repartir mejor los gastos. Además de que, si se dan coberturas tipo Auto, con indemnizaciones tipo Auto, evidentemente las primas se incrementarán y se provocaría una desincentivación de la compra del patinete.

En esta línea, Tomás Guillén cree que los precios que se están aplicando para un seguro de un patinete no van a tener nada que ver con lo que se van a instaurar cuando exista el seguro obligatorio, “pues las cuantías que se aseguran ahora mismo son ridículas, muy bajas”. Además, valora que hay que tener en cuenta que es una responsabilidad civil objetiva, por lo que las primas llegarán a ser muy semejantes a lo que puede tener un ciclomotor.

Desirée Flores aprecia que se trata de un riesgo nuevo del que apenas se tiene experiencia, pero que



hoy en día con los capitales que se están asegurando, es rentable. “Ahora, con los nuevos capitales que se establezcan lógicamente esas primas no van a ser suficientes, habrá que incrementarlas”, manifiesta.

“Al final este tipo de vehículos debería tener su propio baremo y debería ir todo adaptado”, corrobora García. Sin embargo, como señala, los daños materiales y personales que se puedan producir de forma masiva no tienen nada que ver en un patinete que en un coche: “Pero, si realmente se quiere hacer bien, deberíamos tener un baremo propio que nos permitiría regular este tipo de patinetes a las aseguradoras, a nivel de precios, de una manera diferente al de Auto”, precisa.

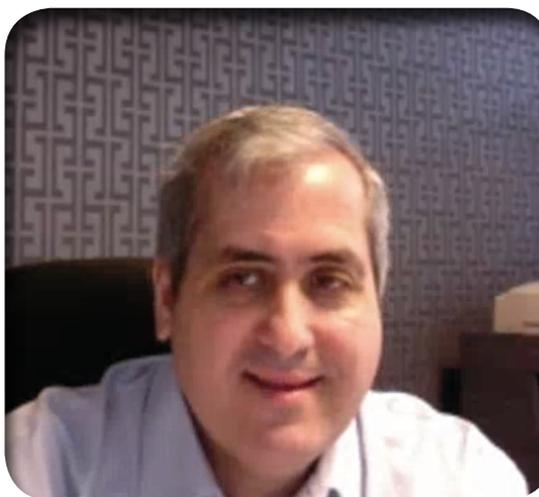
CONCIENCIACIÓN DEL RIESGO

Para Guillén la dificultad en la venta de este tipo de vehículo es que está actualmente enfocada en los jóvenes, que son un colectivo con menor poder adquisitivo, lo que le crea dificultad a la hora de contratar un seguro.

Además, ve imprescindible un mayor control de la normativa: “Cuando realmente las autoridades empiecen a sancionar, entonces el usuario lo primero que hará será contratar el seguro en cuanto compre el patinete”, asegura.

“La gente no es consciente de los daños que pueden ocasionar y de la responsabilidad que conlleva el uso de este tipo de vehículos”, insiste Flores, toda vez que como usuario puedes causar un daño personal y tienes que responder de los daños que has ocasionado, y muchas veces, si son más graves, no tienen poder adquisitivo suficiente. “Pero la sociedad en general, en España, no es consciente de ese riesgo que conlleva el uso del vehículo o cualquier otro tipo de riesgo en la vida privada”, alude.

Otro problema que pone sobre la mesa el Head Of Digital Underwriting Personal Lines de Zurich es que mucha gente considera esos vehículos como juguetes. “Con esta nueva regulación que establece que no es un juguete, sino



“Por 20 euros no se puede prestar de forma eficaz y rápida, un asesoramiento adecuado sobre una póliza que tiene limitaciones. No sería rentable para una correduría”.

Florentino Pastor

un vehículo, cambiará esta percepción”, confía.

En cualquier caso, el gerente de la oficina Summa Insurance de Córdoba advierte que se tienen 24 meses hasta que esté regulado el certificado obligatorio de circulación y aún existe mucha ambigüedad. Por eso, también propone a los ayuntamientos crear unos criterios para que el vendedor ofrezca esa Responsabilidad Civil en la propia venta: “Debería haber una norma que controle más la contratación del seguro”, expone.

“Yo echo en falta más campañas de concienciación por parte de las Administraciones Públicas para mentalizar a la gente del riesgo que conlleva el uso de este tipo de vehículo y de las normas, porque no deja de ser un vehículo”, concibe la profesional del departamento de Riesgos de Empresa de Helvetia Seguros, quien se queja de que aún no se concibe como tal y aún se ven muchos patinetes circulando por las aceras, cuando está prohibido desde 2021.

AITANA PRIETO / CARMEN PEÑA

Para leer más sobre la mesa redonda [pulse aquí](#)

