

Scooters en Santiago: el debate que abrió la fiscalización de Las Condes

La Ley de Convivencia Vial indica que, además de utilizar casco y luces de forma obligatoria, los scooters no deben transitar por la vereda, sino que por ciclovías o calzada. Esto provocó temor en algunos conductores, quienes sienten que el riesgo de un accidente es mayor.

Nicole Iporre

Con zapatos elegantes, blusas, camisas y blazers de tenida semiformal y formal, cientos de trabajadores transitan por el sector oriente de Santiago a bordo de un scooter eléctrico. Llegan a la oficina en la mitad del tiempo, no tienen que pensar en el estacionamiento y después regresan rápido a casa, sabiendo (o no) que han hecho un pequeño aporte ecológico y social a su ciudad. Sostenidos por dos ruedas pequeñas, los scooters se han convertido en la opción de muchas personas para movilizarse. Algo positivo, considerando la saturación del parque automotriz y la contaminación en la capital, pero que, como todo vehículo, conlleva un importante grado de responsabilidad.

En el exterior, los scooters deben convivir con autos, motos, bicicletas y peatones. De hecho, están regidos bajo la Ley de Convivencia Vial -la última gran reforma de la Ley de Tránsito-, cuya lectura no viene incluida con la compra de un ciclo, pero que es absolutamente necesaria antes de poder manejar con responsabilidad.

Es esta ley la que indica, por ejemplo, que el uso de casco es obligatorio, así como las luces reflectantes y una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora (para electroasistidos) a través de vías exclusivas, como ciclovías o calzada.

Pero después de haber detectado que gran parte de los usuarios no respetan la legislación, la Municipalidad de Las Condes anunció que desde el 1 de junio, implementará una fiscalización permanente en la comuna, donde los infractores arriesgan multas entre los 95.000 y 195.000 pesos chilenos.

Ahora ponerse el casco no es el paso más difícil. Son varios los conductores de scooters que se sorprendieron tras conocer que no podrán seguir utilizando las veredas para transitar. En cambio, deberán hacerlo por ciclovías y, si no existen, ir por el lado derecho de la calzada (o el izquierdo, en caso de presentarse una vía exclusiva de buses).

¿Es peligroso que los scooters vayan por la calzada? ¿Es la fiscalización masiva la mejor solución para el cumplimiento de la Ley de Convivencia Vial? Este es el debate sobre la contingencia de los scooters eléctricos en la capital.



► Los precios de los scooters van desde los \$ 100.000 hasta sobrepasar el millón.

Una alternativa y un problema

Comprar un auto es caro. Es por esto que cada vez son más los santiaguinos que, en búsqueda de optimizar su tiempo, llevar una vida más sustentable y evitar gastos innecesarios (como bencina, permiso de circulación, etc.), han optado por utilizar ciclos para moverse por la ciudad.

Según las especificaciones, los precios de los scooters van desde los \$ 100.000 hasta sobrepasar el millón. Un modelo de la marca Xiaomi, que está entre las más populares, tiene un precio de \$ 300.000, aproximadamente.

Este es un scooter básico, cuya velocidad máxima es de 20 kilómetros por hora, pero que algunas personas "hackean" para poder alcanzar mayor potencia. Por otra parte, han salido a la venta modelos "terrenator", con ruedas más gruesas y motores que alcanzan velocidades que sobrepasan con creces la norma.

Son estos casos, cuando la velocidad es muy alta, la razón por la que los scooters no deberían transitar por la vereda, pues ponen

en riesgo a los peatones y a sí mismos.

"El problema es que la gente que se mueve en scooters lo hace a velocidades muy altas. Esto es igual de peligroso si es un scooter o una bicicleta", comienza a explicar Ricardo Hurtubia, académico de Ingeniería de Transportes UC e investigador de Cedeus.

El experto le dice a La Tercera que, técnicamente, si un scooter se mueve a una velocidad baja en una vereda, siempre que la densidad peatonal también sea baja, el peligro es casi inexistente. Sin embargo, "si estamos hablando de transitar por un lugar donde hay muchos peatones, por supuesto que no tiene ningún sentido. En ese caso, el conductor debe bajarse".

Sobre el temor de los conductores de scooters a andar por la calzada, junto a otros ciclos y vehículos, Hurtubia reconoce que sí existe un riesgo, que "es menor a lo que se percibe, pero existe igual".

Según el experto, manejar un scooter en la calzada puede ser peligroso porque "los scooters privados que alcanzan velocidades de una moto (60, 70 kilómetros por hora), efec-

tivamente van a muy alta velocidad. Esta es una fuente de peligro adicional".

"Lo otro es el diámetro de la rueda. Los scooters tienen ruedas mucho más pequeñas, en caso de toparse con un hoyo, es mucho más probable que la persona salga volando".

No obstante, los hoyos los puede encontrar tanto en la calzada como en la ciclovía y la vereda.

Entonces, "¿es peligroso? Sí. Pero si vamos a usar scooters a velocidades altas, hacerlo por la vereda no es razonable. Tiene que ser por la calle o por la ciclovía, pero ni siquiera ahí pueden andar a velocidades de 60 kilómetros por hora".

De hecho, transitar con scooters con mucha rapidez en las ciclovías puede provocar graves accidentes que involucran a los ciclistas. Es por esto que la velocidad de 25 kilómetros por hora es el límite, tal y como establece la ley.

¿Es buena idea la fiscalización?

"Una persona moviéndose en scooter a alta velocidad en la vereda y poniendo en peligro a los peatones, sin duda, es un problema, pero es un problema menor que los que causan los automóviles moviéndose por la calle y utilizando una gran cantidad de espacio que podría usarse para otras cosas", dice Hurtubia a LT.

En esta línea, el académico sugiere que "cualquier política pública de fiscalización a vehículos debe ser proporcional al daño que pueden causar".

Un scooter que va a altas velocidades exponiendo a los peatones y no siguiendo la normativa sí debe recibir un castigo, según el experto. No obstante, uno que va a 12 kilómetros por hora por la vereda sin alta densidad peatonal, "se podría decir que esa persona está acogiéndose a la excepción de la ley. Yo no veo una gran falta".

"El problema de que una fiscalización se haga sin criterio es que lo único que estás haciendo es desincentivando un modo de transporte que podría ser muy conveniente, porque reemplaza al auto", agrega.

Y es que cada santiaguino con la mochila en la espalda, su tenida de oficina y sus manos encima del volante del scooter, representa un auto menos transitando por la ciudad. ●