

MACARENA CERDA M.

La falta de regulación y orden en el estacionamiento de *scooters* eléctricos en el espacio público, especialmente una vez que los usuarios los dejan de utilizar, se evidencia en los problemas de movilidad por atochamientos que se generan en veredas, sobre todo en sectores concurridos, como salidas de metro del sector oriente de Santiago.

Pese a que están en Chile para su arriendo desde hace cerca de siete años, los problemas y la falta de fiscalización en torno a ellos continúan afectando al funcionamiento de la ciudad.

En noviembre de 2018, la empresa Lime aterrizó en Santiago, marcando su primera incursión en el mercado latinoamericano. La compañía inició sus operaciones con una flota de 200 *scooters*, apostando por este nuevo modelo de movilidad en la capital.

Paralelo a ello, hubo otras empresas, como Scoot, Hoop y Green, que también enfrentaron esos inconvenientes previo a la pandemia del covid-19.

Hoy, en Santiago se contabilizan unos 5 mil *scooters* en total: 2 mil de Lime, 2.500 de Whoosh y 500 de la más reciente: Expedio.

Los *scooters* eléctricos están clasificados dentro de la categoría de "ciclos", según la Ley de Convivencia Vial, junto a bicicletas, triciclos, patines, patinetas y otros vehículos de una o más ruedas con motor auxiliar eléctrico de hasta 0,25 kW de potencia. La normativa establece que estos dispositivos deben reducir o interrumpir su alimentación eléctrica cuando alcanzan los 25 kilómetros por hora.

Problemas de fiscalización

Estos vehículos tienen la obligación de circular por las ciclovías habilitadas. En el caso de no existir esa infraestructura, deben desplazarse por la pista derecha de la calzada, de acuerdo con lo estipulado por la legislación vigente.

Sin embargo, la fiscalización para asegurar que esta norma se cumpla

Actualmente hay alrededor de 5 mil unidades en las calles de Santiago:

Desorden de *scooters* eléctricos en veredas dificulta tránsito peatonal y de personas con movilidad reducida

Aunque aplicaciones de transporte compartido operan hace seis años, la falta de regulación de estos ciclos en Santiago genera atochamientos en espacios públicos, especialmente en zonas concurridas como las salidas del metro.



ALQUILER.— En 2018 llegó la primera empresa de arriendo de *scooters* eléctricos a Santiago, con 200 unidades. Hoy, superan las 5.000.

parece no ser suficiente ante la gran masa de usuarios que frecuentan su uso cada día.

"Algo que era una solución para la movilidad, compitiendo con la bicicleta, se ha convertido en un problema que tapa las calles. Está en una suerte de lim-

bo, porque es un vehículo a motor que alcanza altas velocidades, pero en las ciclovías puede tener problemas con los ciclistas, y en la calle es vulnerable frente a los automóviles", sostiene Álvaro Farrú, docente de la Facultad de Arquitectura y Arte de la U. del Desarrollo.



METRO.—A las 22:00 horas, las salidas de la estación Manquehue de la Línea 1 se ven copada de *scooters*.

En tanto, Francisco Frésard, ingeniero e investigador en transportes, indica que en este escenario existen dos entes determinantes, "el principal es la municipalidad, y, por supuesto, las empresas de *scooters*. Ellas conocen este problema; entonces, en esos hora-

rios (cuando se acumulan los *scooters* en puntos de la ciudad) deberían aumentar su capacidad para evitar a toda costa, y costo, que ello ocurra, porque claramente el problema deriva de un uso del espacio público por el cual no pagan derechos de uso".

"Se ha ido perdiendo el respeto"

Farrú agrega que "no nos hemos acostumbrado a esta forma de traslado, y en Chile se ha ido perdiendo el respeto por los demás y la convivencia; entonces, es un problema cultural. Nos estamos acostumbrando a llenarnos de leyes, pero no las fiscalizamos realmente".

Agrega que "el que dejen siempre los *scooters* donde sea, no puede ser, pero si la municipalidad no sanciona o no les cobra a las empresas, seguirán operando tal cual, a mínimo costo. Hoy, diferentes leyes sancionan la trazabilidad de los productos, sobre todo en lo ambiental. Entonces, obviamente, las municipalidades no deberían ceder esta franquicia a las empresas de *scooters*".

El Ministerio de Transportes respondió por escrito que "actualmente son los municipios quienes pueden establecer contratos de operación con ese tipo de empresas, definiendo cada uno de ellos los márgenes y formas de funcionamiento".