

Fecha: 22-02-2025 126.654 Pág.: 6 Tiraje: Cm2: 504,9 VPE: \$6.632.627 Medio: El Mercurio Lectoría: 320.543 El Mercurio Favorabilidad: Supl.: No Definida

Actualidad

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

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 sec-tores concurridos, como salidas de me-tro 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.

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 scouters, apostando por este nuevo modelo de movilidad en la capital.

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

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

me, 2.500 de Wnoosh y 500 de la mas 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 motar qualita a déctrica de basta con motor auxiliar eléctrico de hasta 0,25 kW de potencia. La normativa es-tablece que estos dispositivos deben re-ducir o interrumpir su alimentación eléctrica cuando alcanzan los 25 kilómetros por hora.

Problemas de fiscalización

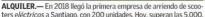
Estos vehículos tienen la obligación de circular por las ciclovías habilitadas. En el caso de no existir esa infraestructura, deben desplazarse por la pista de-recha de la calzada, de acuerdo con lo estipulado por la legislación vigente.

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.







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

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 bicicle-ta, 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 ci-clovías puede tener problemas con los ciclistas, y en la calle es vuluerable fren-te a los automóviles", sostiene Álvaro Farrú, docente de la Facultad de Arquitectura y Arte de la U. del Desarrollo

niero e investigador en transportes, in-dica 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) debieran aumentar su capacidad para evitar a toda costa, y costo, que ello ocurra, porque claramente el problema deriva de un uso del espació 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 trasla-do, y en Chile se ha ido perdiendo el respeto por los demás y la conviven-cia; entonces, es un problema cultu-ral. Nos estamos acostumbrando a lle-

ral. Nos estamos acostumbrando a lle-narnos de leyes, pero no las fiscaliza-mos 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 operan-datal qua enfeiras certa Mar. dife do tal cual, a mínimo costo. Hoy, dife-rentes leyes sancionan la trazabilidad de los productos, sobre todo en lo am-biental. Entonces, obviamente, las municipalidades no debieran ceder esta

ntcipatidades no deberan 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 alles los múrganes y formas de uno de ellos los márgenes y formas de funcionamiento'

