

Crónica



Patinetas en ciclovías abren vacío de control en Iquique y reactivan dudas por fiscalización

Una publicación difundida en redes sociales volvió a encender en Iquique una discusión que hace rato circula en voz baja entre automovilistas, ciclistas y peatones: el uso de patinetas eléctricas y otros vehículos de electromovilidad en las ciclovías de la ciudad, muchas veces sin que exista claridad visible sobre si están dentro de la categoría permitida o si, por potencia y velocidad, deberían circular como vehículos motorizados con patente, licencia y demás exigencias legales.

La inquietud no es menor, porque el punto de fondo no pasa solo por una moda urbana o por una nueva forma de traslado, sino por el cumplimiento de una normativa que ya establece diferencias claras. Según

la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, los vehículos eléctricos de dos ruedas que superen los 250 watts de potencia y/o los 25 kilómetros por hora dejan de ser asimilables a ciclos y pasan a requerir licencia de conducir Clase C, patente y certificado de homologación o revisión técnica, al ser tratados como motocicletas con motor eléctrico.

Esa distinción es clave para entender por qué el debate que hoy se instala en Iquique no es un simple detalle reglamentario. Si un vehículo de electromovilidad excede esos parámetros, su presencia en una ciclovía deja de ser una conducta aparentemente inofensiva para transformarse en un eventual problema de seguridad vial y de fiscalización. En la

práctica, la duda que hoy circula entre vecinos y usuarios de las vías es tan directa como incómoda: si hay patinetas o scooters que sobrepasan esos límites, ¿quién las está controlando?

En una ciudad como Iquique, donde la convivencia vial ya presenta tensiones cotidianas entre autos, motocicletas, bicicletas, peatones y deliverys, la irrupción de estos vehículos suma una nueva capa de complejidad. El problema se vuelve más visible cuando estos equipos circulan por espacios que fueron diseñados para movilidad de menor riesgo, mientras la fiscalización parece ausente o, al menos, insuficientemente perceptible para la ciudadanía.

El caso pone además sobre la mesa una debilidad que se repite en distintos

ámbitos del tránsito urbano local: la distancia entre la norma escrita y su aplicación real. Porque una cosa es que la regulación exista y otra muy distinta es que se haga cumplir de manera constante, clara y visible en la calle. Y cuando ese control no se percibe, lo que crece no es solo la infracción potencial, sino también la sensación de desorden.

Desde una mirada local, el tema merece atención antes de que ocurra un hecho mayor. Las ciclovías de Iquique no pueden transformarse en una zona gris donde circulen vehículos sin que nadie determine con claridad si están o no dentro de la legalidad. Tampoco parece razonable que la discusión quede entregada a videos virales o a reclamos en redes sociales, cuando lo que corresponde es una acción coordinada de

fiscalización, información pública y criterios uniformes sobre el uso de estos medios de transporte.

La electromovilidad llegó para quedarse, pero eso no significa que pueda avanzar sin reglas visibles. Si la autoridad permite que scooters o patinetas que superan los límites legales usen ciclovías como si fueran bicicletas, entonces el problema deja de ser del conductor individual y pasa a ser también de un sistema de control que simplemente no está dando respuesta. En Iquique, donde el espacio vial es cada vez más disputado, la falta de fiscalización no solo confunde: termina normalizando el desorden. Y cuando el desorden se vuelve costumbre, la autoridad ya no administra movilidad, sino tolerancia frente al incumplimiento.