

Fecha: 28-01-2026

Medio: Diario Concepción

Supl.: Diario Concepción

Tipo: Noticia general

Título: Scooters eléctricos: a más de \$200 mil llega la multa por circular sin casco

Pág.: 8

Cm2: 791,6

Tiraje:

Lectoría:

Favorabilidad:

8.100

24.300

☐ No Definida

Scooters eléctricos: a más de \$200 mil llega la multa por circular sin casco

Hugo Ramos Lagos
contacto@diarioconcepcion.cl

FOTO: CAROLINA ECHAGÜE M.

El aumento de accidentes asociados al uso de scooters eléctricos volvió a encender las alertas en Concepción. Desde el Hospital Regional de Concepción se informó que los servicios de urgencia han debido atender hasta 12 personas lesionadas en un solo día durante fines de semana, una cifra que supera los registros habituales y que reactiva la preocupación por este modo de transporte y su convivencia con peatones y otros actores viales.

Sin embargo, el escenario no es algo nuevo. Desde el inicio de la operación de scooters eléctricos en la capital penquista, a fines de 2024, los centros asistenciales ya venían reportando ingresos por caídas y atropellos vinculados a estos dispositivos.

En enero y marzo de 2025, tanto el Hospital Regional como el Hospital Traumatológico de Concepción advirtieron un aumento sostenido de consultas de urgencia, con entre tres y cuatro atenciones diarias en algunos períodos, lo que llevó incluso a que el municipio evaluara entonces la continuidad del servicio ante problemas de convivencia vial.

Aclaraciones del municipio

Sobre esto, en consulta con la Municipalidad de Concepción, desde esta aclararon que la operación de scooters eléctricos se mantiene bajo el mismo régimen vigente desde su inicio. “Seguimos con el mismo contrato (...), en modalidad de permiso precario”, indicaron, precisando que se trata de una autorización administrativa que no corresponde a una concesión ni a un contrato con plazos definidos, y que puede ser revisada o modificada por la autoridad comunal.

Respecto de las exigencias asociadas a dicho permiso, explicaron que las obligaciones impuestas a la empresa operadora incluyen “realizar correctamente el pago del mismo, mantener una patente comercial en la ciudad, contratar mano de obra local, mantener el servicio de soporte al usuario siempre disponible y entregar



La expansión de estos dispositivos revela brechas en fiscalización y gestión urbana, advierten autoridades y académicos.

un reporte mensual de la operación del sistema”. A ello se suman “escuelas de manejo y actividades de acercamiento del scooter a la ciudadanía”, que se realizan mensualmente en Plaza Independencia.

En materia de control operativo, la casa edilicia explicó que la unidad técnica encargada de la supervisión del permiso ha realizado verificaciones en terreno para comprobar el funcionamiento de las medidas comprometidas. Según detallaron, se ha constatado “la adecuada implementación de los anillos de restricción de velocidad, así como

el bloqueo de circulación de scooters en el paseo peatonal”, precisando que estas revisiones se han efectuado in situ, incluso desplazándose en scooters del propio sistema.

Asimismo, añadieron que el permiso obliga a Whoosh — cómo a cualquier otra potencial empresa — a mantenerse disponibles ante requerimientos municipales específicos. Entre ellos mencionaron la señalización de nuevas zonas de estacionamiento para ordenar el espacio público, refuerzos operativos en eventos masivos —por ejemplo, partidos en el estadio Collao— y

Fecha: 28-01-2026

Medio: Diario Concepción

Supl.: Diario Concepción

Tipo: Noticia general

Título: Scooters eléctricos: a más de \$200 mil llega la multa por circular sin casco

Pág.: 9

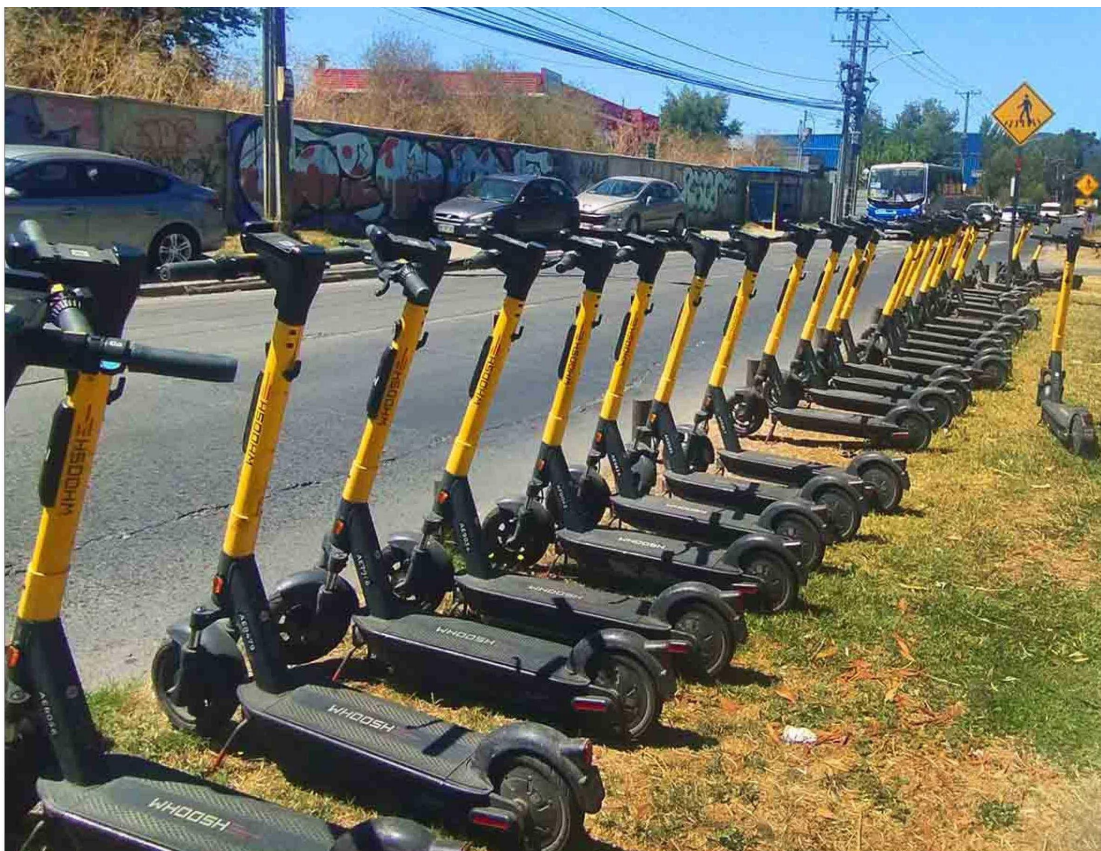
Cm2: 799,7

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:
8.100
24.300
☐ No Definida

res donde existan condiciones que ameriten mayores resguardos de seguridad vial.

No obstante, reconocieron límites en su capacidad sancionatoria, ya que indicaron no manejar cifras consolidadas de infracciones cursadas a usuarios de scooters, información que —según señalaron— se encuentra radicada en el ámbito de la seguridad pública estatal, particularmente en Carabineros, y no en el municipio. En casos puntuales de incumplimientos evidentes, explicaron que “tomamos fotografía de la patente del scooter y damos aviso a la empresa, quien multa y restringe la cuenta del usuario”.

Finalmente, comentaron que el uso de scooters eléctricos se encuentra en una fase de expansión sostenida en la comuna y a nivel nacional. En ese contexto, aseguraron que, según los reportes entregados por la operadora Whoosh, los accidentes asociados a ese servicio “no superan uno o dos incidentes por mes”, y que, al no existir multas contractuales vinculadas a siniestros, “las condiciones de manejo y las precauciones son propias de cada conductor, al igual que ocurre con los vehículos motorizados”.



Normativa y medidas de control en espera

Para precisar el marco legal que rige el uso de scooters eléctricos, el seremi (s) de Transportes y Telecomunicaciones del Biobío, Hugo Cautivo, recordó que estos vehículos se encuentran regulados por la Ley de Convivencia Vial, que los clasifica como ciclos. “Quien use ese modo debe transitar por ciclo vías o por el costado derecho de la calzada, siempre portando casco”, señaló, añadiendo que los scooters deben contar con frenos, luces delanteras y traseras, además de huinchas o placas reflectantes que faciliten su visibilidad.

Desde la cartera enfatizaron que el incumplimiento de estas exigencias es fiscalizable y conlleva sanciones. En ese sentido, Cautivo indicó que “son los inspectores municipales, fiscalizadores o Carabineros quienes pueden emitir multas, en caso de existir dichos incumplimientos”, precisando que circular sin casco puede significar sanciones de hasta 3 UTM (\$202 mil 287). Junto con ello, recalcó que “el uso de elementos de seguridad no solo es una obligación legal, sino también una medida que

permite evitar siniestros de mayor gravedad”.

Respecto de los mecanismos específicos de control, la autoridad aclaró que el dispositivo SC-25 —desarrollado por INACAP y anunciado en 2025 para verificar que los scooters no superen los 25 km/h— continúa siendo un plan piloto acotado a la Región Metropolitana. “Es un proyecto piloto que está en desarrollo en la capital”, explicó Cautivo, agregando que, por ahora, su aplicación se ha concentrado en la etapa experimental y en reforzar recomendaciones de seguridad vial dirigidas tanto a usuarios de scooters como al resto de los actores del espacio público.

Entre la conveniencia y el conflicto urbano

En diálogo con Diario Concepción, y desde la perspectiva de la elección modal, el académico del Departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad de Concepción e investigador en movilidad y transporte urbano, Sebastián Astroza, explicó que los scooters presentan atributos especialmente atractivos para ciertos usuarios. “Rapidez en trayectos cortos, menor costo

respecto a tener y mantener un automóvil, flexibilidad de rutas y la posibilidad de evitar la congestión” figuran entre los principales factores, a lo que se suma —según detalla— la libertad de no depender de horarios ni de terceros.

Sin embargo, Astroza advirtió que ese balance se vuelve más frágil en determinados momentos de uso. Durante los fines de semana, señala, aumentan los viajes recreativos, nocturnos o asociados al ocio, muchas veces protagonizados por personas que no son usuarias habituales del sistema. “Eso implica menor experiencia”, añade, junto con una mayor exposición a conductas de riesgo, como el consumo de alcohol o la circulación grupal. A ello se suma una subestimación del peligro, más frecuente en usuarios jóvenes, que tienden a percibir estos dispositivos como menos riesgosos de lo que realmente son.

Una mirada complementaria aportó el académico de la Pontificia Universidad Católica e investigador principal de CEDEUS, Ricardo Hurtubia, quien situó el fenómeno en una tensión más amplia del espacio urbano. “Son muy atractivos en ciudades

con congestión, porque no están sujetos a ella, pero eso a su vez causa un montón de problemas”, señala, apuntando a conflictos recurrentes como la circulación por veredas, el bloqueo de espacios peatonales y velocidades incompatibles con el tránsito a pie.

Según indicó, la literatura internacional es consistente en advertir que estos impactos no son excepcionales, sino parte de un patrón observado en múltiples ciudades.

Desde el punto de vista normativo, Hurtubia fue enfático en descartar zonas grises. “Los scooters son ciclos, siempre y cuando cumplan con la definición”, explicó. Aquellos dispositivos —principalmente privados— que superan esa velocidad, dijo, “definitivamente no pueden andar ni por la ciclo vía ni por la vereda”. Ahora, a su juicio, el problema no radica en la falta de reglas, sino en el desconocimiento generalizado sobre cuándo y cómo estos vehículos pueden circular, lo que termina empujando a muchos usuarios a subirse a la vereda como solución improvisada.

OPINIONES

X @MediosUdeC
contacto@diarioconcepcion.cl