

# Expertos aluden a que conductores no respetan medidas de seguridad: Mal uso de scooters causa impacto de norte a sur del país y aumentan los accidentes de tránsito

Según datos de Carabineros, en 2023 se registraron 101 casos reportados de siniestros, a diferencia de los 15 que hubo en 2019.

C. CERDA, M. ROJAS Y S. NEIRA

Cada vez se hace más usual, al transitar por grandes ciudades del país, la presencia de quienes optan por movilizarse en *scooter*. A raíz de ello, el tránsito a alta velocidad de los patines motorizados se ha posicionado como un factor creciente de riesgo por accidentes vinculados a estos vehículos.

Tras desaparecer prácticamente durante la pandemia, su uso se ha extendido de norte a sur, para traslados a trabajos, universidades y por motivos recreacionales tanto en veredas, calles y plazas como en ciclovías, pese a que al igual que en el resto del país su empleo se da de forma irregular.

“Se ha ido modificando el uso de los scooters por lo baratos que son y también por las ventajas que tienen en ciudades que se van haciendo cada vez más congestionadas. Y, por lo tanto, va a ser natu-

**Once**  
 accidentes con participación de patines motorizados registró la comuna de Santiago en 2023.

**Tres**  
 accidentes de scooters reportó Carabineros en Concepción durante el año pasado.

ral que vaya aumentando la cantidad de accidentes”, observa Franco Basso, académico de la U. Católica de Valparaíso.

El problema de la proliferación de este medio de transporte, dice, es que “son modos de transporte que están muy expuestos. Esencialmente porque las proyecciones que tienen son muy menores en comparación a otro tipo de transpor-

te, como puede ser un automóvil o incluso el transporte público. Y eso hace que cuando se genera este tipo de accidentes, usualmente las personas que circulan en *scooter* sacan la peor parte”.

Y ello queda reflejado precisamente en que debido a que ha aumentado su uso, también han ocurrido más accidentes de tránsito. De acuerdo con datos de Carabineros, en 2023 se registraron 101 casos con participación de patines motorizados (eléctricos) y otros ciclos eléctricos. Una cifra que supera los casos de 2022 (80), de 2021 (55) y los de 2019 (15), previo a la pandemia.

A nivel de regiones, el mayor registro corresponde a la Metropolitana (43), seguida de Arica (9) y Biobío (9).

“Entre las causas de accidentes están los atropellos, caídas, choques. Aunque lo que presenta la mayor cantidad de siniestros viales, con la participación de este tipo de vehículos, es la colisión con



**ANTOFAGASTA.**— En esta zona del país son habituales también los scooters. Algunos circulan a altas velocidades en las veredas, con riesgos para peatones.

otro vehículos en movimiento”, dice el teniente coronel de Carabineros de la Comisaría de Tránsito de la Región Metropolitana, Rodrigo Pérez.

Y agrega que, además, “en esto incluye no usar elementos de seguridad y tampoco usar elementos reflectantes”.

El seremi de Transportes de Arica, Pablo Maturana, dice que tal es el nivel de uso que incluso ha generado que, aunque dicha ciudad cuenta con casi 30 kilómetros de ciclovías, se contemple la construcción de 50 km nuevos.

## Si superan 25 k/h, deben ser considerados vehículos motorizados

Los riesgos de los scooters, sostienen los expertos, no solo giran en torno a

que muchas veces las personas los arriendan por aplicación y no utilizan casco de seguridad, el cual es requisito para movilizarse, sino porque además podrían alcanzar una velocidad de hasta 60 km por hora. Aunque los que se pueden arrendar traen un límite de velocidad que suele estar fijado en 25 k/h, muchas veces los importados lo tienen desbloqueado.

Según el teniente coronel Pérez, estos equipos se consideran ciclos cuando alcanzan una velocidad máxima de 25 km por hora, y una vez que superan ese parámetro, deberían utilizar las pistas de los autos y contar con patente, dado que se les debe caracterizar como vehículos motorizados y no ciclos, además de que importan a los peatones.