

El debate de la micromovilidad: especialista en tránsito plantea que regular los monopatines eléctricos exige más que un carnet de conducir

30/06/2026



El debate legislativo abierto en Mendoza sobre la obligatoriedad de obtener una licencia de conducir para operar monopatines eléctricos sumó la perspectiva crítica de los especialistas en medicina de trauma y seguridad vial. Tras la presentación de una propuesta parlamentaria en la provincia, las voces técnicas advierten que añadir articulados restrictivos a las leyes de tránsito resulta estéril si el Estado no acompaña las reformas con una profunda reingeniería

de la infraestructura urbana y una fiscalización rigurosa en las calles.

El **doctor Juan Zigliotto**, reconocido médico traumatólogo y especialista en accidentología vial, analizó el fenómeno global de los dispositivos de movilidad personal, comparó el nivel de las lesiones con el de los motociclistas y cuestionó el déficit estratégico de los organismos de control en la vía pública.

Para el especialista, la irrupción de estos rodados en las urbes mendocinas replica una dinámica que los países centrales ya legislaron y reformularon de forma drástica tras registrar índices de letalidad alarmantes. **«Nosotros en abril del año 2024, hace ya más de dos años, organizamos en la Universidad Nacional de Cuyo (UNCUYO) un congreso relativo a esta movilidad personal, analizando los monopatines eléctricos y un montón de otros inventos que naturalmente tienen sus virtudes, como ahorrar espacio y mejorar la disponibilidad en lugares de mucha concurrencia vehicular. Pero también le dimos una mirada a lo que le pasa al mundo, porque esto que para nosotros parece una novedad ha tenido mucha legislación desde el año 2020. Las conclusiones de aquel congreso fueron claras: la primera es que hay que adaptar los espacios físicos. No es compatible un monopatín eléctrico en el mismo espacio donde circulan vehículos pesados»**, advirtió el doctor Juan Zigliotto de entrada.

«Las principales capitales del mundo dividieron el espacio físico real; no hicieron simples rayitas en el piso ni colgaron un cartelito que diga 'solo para monopatines'. Ciudades como París, Barcelona o Nueva York construyeron cordones y separadores sólidos que el auto no puede invadir y de los cuales el monopatín no puede salirse», detalló.

«En Nueva York se registraron estadísticas alarmantes, como 23 muertos en un año en el pleno centro de la ciudad vinculados a estos dispositivos. ¿Qué nos pasa a nosotros? Estamos

esperando el mismo destino. El día que aparezca una víctima de gravedad, o peor aún, una víctima fatal por estos vehículos que parecen nómades –porque circulan sin legislación, sin usar casco, sin luces, sin saber la edad ni si el peso del conductor es apto–, esa primera víctima va a inaugurar la costumbre de mirar de nuevo el problema. Es el viejo defecto de la seguridad vial en nuestro país: lo que no planificamos ayer es el problema irreversible de hoy», sentenció.



El doctor Juan Zigliotto, reconocido médico traumatólogo y especialista en accidentología vial, analizó el fenómeno global de los dispositivos de movilidad personal

El fracaso de la norma sin fiscalización y la trampa de la velocidad

La viabilidad de exigir un registro de conducir se licúa frente a las deficiencias del patrullaje preventivo y las modificaciones clandestinas que alteran los toques de potencia establecidos por las normativas de fábrica. «Me parece excelente que se debata, pero la realidad es que vos podés habilitar formalmente a alguien mediante un carnet, pero si el usuario no lo cumple y no hay quien controle de forma estricta que lo cumpla, es un esfuerzo útil», opinó Zigliotto al respecto.

«Los fabricantes, mayoritariamente chinos, buscan bajar costos al extremo y los monopatines vienen apenas con un ojo de gato que no se ve; carecen de una luz posterior roja eficiente. Además, los chicos tendrían que circular con casco, pero la mayoría prefiere lucir el pelo al viento. Si no hay agentes controlando y si carecemos de una infraestructura adecuada, es un poco perder el tiempo jugar con un artículo más o un artículo menos en la Ley de Tránsito», declaró.

«El problema se agrava con la velocidad. Como ocurre con cualquiera que comercializa vehículos, el comprador quiere saber cuánto da el equipo: si llega a 40 o 50 kilómetros por hora. De hecho, hay monopatines eléctricos que se adaptan en los talleres para alcanzar los 70 kilómetros por hora. La picardía está instalada entre el vendedor y el comprador que busca velocidad y se rehúsa a ir al tope de 25 o 30 kilómetros por hora que exponen las normativas de las ciudades organizadas», continuó exponiendo en **FM Vos 94.5**.

«Es un escenario mucho más complejo que agregar un artículo bonito a la ley; se trata de adaptar la infraestructura, algo que acá nunca se hizo ni siquiera para los ciclistas tradicionales. Las lesiones que observamos en los centros de salud por accidentes de monopatines son exactamente iguales a las de un motociclista. Fallamos en la vieja estrategia del tránsito: ver, pero también ser visto», amplió.

El rol de los agentes de tránsito y la asimilación de las bicicletas eléctricas

El especialista coincidió en que cualquier vehículo dotado de asistencia motriz que altere la velocidad de tracción a sangre debe ser incorporado bajo los mismos parámetros regulatorios y sancionatorios debido a su potencial de daño. «Hay un déficit estratégico insalvable en quienes tienen que controlar. Hoy en día no ves agentes de tránsito que estén mirando de forma activa la dinámica de la vía pública; están mirando desde la vereda hacia el negocio y no de la vereda hacia la calle,

exceptuando cuando salen a confeccionar multas por estacionamiento medido o a montar controles de alcoholemia furtivos en calles oscuras. Eso no sirve, eso no alcanza si tu infraestructura vial es del siglo pasado. La experiencia internacional nos marca el norte: París, tras un largo proceso de infraestructura, educación y adecuación de vehículos para evitar que ingrese cualquier porquería de China sin las condiciones exigidas, terminó realizando una compulsiva popular donde la ciudadanía votó mayoritariamente por prohibir la circulación de los monopatines porque los conductores y peatones estaban asustados ante los peligros diarios», comentó el especialista.

«Coincido plenamente en que, si se regula el monopatín por su velocidad, el paraguas legal debe extenderse de forma inmediata a las bicicletas eléctricas. Estos son temas multidisciplinarios que involucran directamente la actitud humana, la pericia y la observancia de las normas. Quien tiene en sus manos un vehículo capaz de generar un daño severo a un tercero y que, además, supera ampliamente la velocidad del rodado originario –como una bicicleta que incorpora una batería para alcanzar de forma autónoma los 40 kilómetros por hora–, por supuesto que debe ingresar jurídicamente bajo la asimilación de una motocicleta, debido al riesgo latente que representa tanto para sí mismo como para el resto de la sociedad que comparte la vía pública», expresó el médico hacia el cierre de la conversación.