

## Resumen no especializado

### Desorden y cumplimiento: Intervenciones y percepciones sobre el estacionamiento de patinetes

**Nicholas Klein** (Universidad de Cornell, EE.UU.), **Anne Brown** (Universidad de Oregón, EE.UU.) y **Calvin Thigpen** (Lime, EE.UU.)

#### Clutter and Compliance: Scooter Parking Interventions and Perceptions

**Nicholas Klein** (Cornell University, USA), **Anne Brown** (University of Oregon, USA) and **Calvin Thigpen** (Lime, USA)

✉ Nicholas Klein: [n.klein@cornell.edu](mailto:n.klein@cornell.edu)

#### DESCRIPCIÓN GENERAL

- Los miembros del público y los profesionales del transporte tanto en Auckland (Nueva Zelanda) como en Washington, DC (EE. UU.) sobreestiman la cantidad de estacionamientos incorrectos de patinetes (estacionamientos que no cumplen con las regulaciones).
- La gente cree que los patinetes se aparcan mal con más frecuencia que los coches.
- La gente no distingue entre un patinete aparcado de forma desordenada y un estacionamiento incorrecto.
- La aplicación de la prohibición de patinetes puede reflejar estas percepciones exageradas de estacionamiento incorrecto.

DOI: <https://doi.org/10.16997/ats.1196>

Acceda al artículo completo aquí.

Steer ha respaldado la publicación de este resumen para no profesionales, que brinda una descripción general de los hallazgos clave de un artículo académico publicado en la revista Active Travel Studies de acceso abierto y revisada por pares. Los resúmenes no especializados están disponibles en inglés, francés, español, chino y árabe.

**steer**

[www.activetravelstudies.org](http://www.activetravelstudies.org)

 UNIVERSITY OF  
WESTMINSTER  
PRESS

El estacionamiento, la circulación por las aceras y el vandalismo suelen ser las mayores fuentes de conflicto y discordia pública en los programas de patinetes eléctricos compartidos. El mal estacionamiento y la circulación por las aceras ponen en peligro a los peatones y suponen una molestia, en particular para las personas con problemas de movilidad. Según un estudio anterior, entre el 8% y el 33% de los patinetes estacionados no cumplen la normativa municipal. Algunas diferencias entre ciudades reflejan distintos requisitos de estacionamiento para patinetes (por ejemplo, si se puede estacionar un patinete en una parada de autobús o en la "zona de muebles"). Una métrica de estacionamiento que se puede comparar más fácilmente entre ciudades es si un patinete impide el acceso peatonal al bloquear la acera, la rampa de acera, el cruce de peatones, etc. Un estudio de cinco ciudades de EE. UU. encontró, por ejemplo, que solo el 1,7 % de los patinetes estacionados impedían el acceso peatonal, una cifra similar o ligeramente inferior a la de estudios anteriores.

La experiencia de las ciudades con los patinetes compartidos es corta y la comprensión de los problemas de aparcamiento y sus soluciones está evolucionando. Nuestro estudio produjo tres hallazgos principales:

1. La gente sobreestima constantemente el estacionamiento incorrecto del patinete.
2. La gente cree que los patinetes se aparcan mal con más frecuencia que los coches.
3. La gente no distingue entre un patinete desordenado y un mal estacionamiento.

Abordamos estas cuestiones a través de datos de encuestas de intercepción de Auckland, Nueva Zelanda, y Washington, DC, EE. UU. Recopilamos 125 encuestas completas de peatones en Auckland y 58 en Washington, DC. Pedimos a los encuestados que estimaran la proporción de patinetes, bicicletas y automóviles que están estacionados incorrectamente en la ciudad de estudio y sus percepciones sobre el estacionamiento de patinetes mostrándoles una selección aleatoria de escenarios de estacionamiento. También hicimos preguntas similares a los profesionales del transporte que regulan y gestionan los programas de patinetes compartidos. Encuestamos a participantes en cuatro conferencias o reuniones profesionales sobre transporte.

### **1 La gente sobreestima constantemente el estacionamiento incorrecto del patinete.**

Los encuestados sobreestimaron la prevalencia del estacionamiento inadecuado de patinetes. En Auckland, se estima que entre el 20 y el 30 % de los patinetes están estacionados de forma incorrecta; en realidad, los datos de campo que recopilamos mostraron que el 15 % no cumple con las regulaciones locales y solo el 5 % impide el acceso. En Washington, DC, la gente estima que más del 30% de los patinetes están estacionados incorrectamente, en comparación con el 19% que no cumple con las normas de estacionamiento locales y el 6% que impide el acceso.

Los profesionales del transporte percibieron tasas similares de estacionamiento inadecuado en comparación con el público. El profesional de transporte promedio encuestado informó que entre

el 20 y el 30 % de los patinetes están estacionados de forma incorrecta.

### **2 La gente cree que los patinetes se aparcan mal con más frecuencia que los coches.**

Los encuestados perciben que la gente estaciona mal los patinetes con más frecuencia que las bicicletas o los automóviles, cuando en realidad ocurre lo contrario.

Los encuestados sobreestimaron las tasas de estacionamiento no reglamentario de bicicletas, pero dijeron que creen que ocurre con menos frecuencia que el estacionamiento no reglamentario de patinetes. La respuesta promedio fue que entre el 5% y el 10% de las bicicletas están estacionadas incorrectamente; el 18% de los encuestados dijo que más del 30% de las bicicletas están estacionadas incorrectamente y el 33% de los encuestados estimó que menos del 5% de las bicicletas están estacionadas incorrectamente. Por el contrario, estudios anteriores sugieren que menos del 1% de las bicicletas impiden el acceso peatonal.

Si bien los encuestados sobreestiman el estacionamiento inadecuado de patinetes y bicicletas en relación con las observaciones de campo, subestiman las infracciones de estacionamiento de automóviles. En un estudio anterior, descubrimos que una cuarta parte de todos los automóviles estacionados bloqueaban el acceso a otros viajeros en cinco ciudades de Estados Unidos, pero solo un pequeño porcentaje de los encuestados (13%) estimó que entre el 20 y el 30% de los automóviles están estacionados

de forma incorrecta. El encuestado medio estima que entre el 10 y el 20 % de los coches están aparcados de forma inadecuada.

Los profesionales del transporte también subestimaron el mal estacionamiento de automóviles y sobreestimaron el de bicicletas.

### **3 La gente no distingue entre un patinete desordenado y un mal estacionamiento.**

Los encuestados parecen utilizar dos consideraciones para identificar si un patinete compartido está estacionado correctamente: la accesibilidad de los peatones y el desorden visual.

La accesibilidad peatonal es una condición principal que el público utiliza para evaluar el estacionamiento adecuado de patinetes. La gran mayoría (85 – 90%) de las personas consideraron que los patinetes estacionados en los portabicicletas, en los estacionamientos o cuidadosamente ordenados en la zona de muebles estaban estacionados correctamente. En estos tres casos había mucho espacio en las aceras para el acceso peatonal. Por el contrario, el público identificó decisivamente los escenarios que pueden presentar riesgos de accesibilidad (como patinetes volcados o patinetes que bloquean los cortes de acera) como no conformes con las reglas de estacionamiento locales.

Además del acceso, el público pareció ver el “orden” como equivalente a un estacionamiento conforme para patinetes. Presentamos a los encuestados dos escenarios similares en los que los patinetes estaban estacionados en la zona

de muebles de una acera ancha; un escenario mostraba un estacionamiento de patinetes “ordenado” y el otro “desordenado”. En el escenario ordenado, tres patinetes estacionados están perfectamente alineados en paralelo uno con el otro en una acera ancha. El escenario desordenado muestra los mismos tres patinetes estacionados en diferentes ángulos uno del otro, pero sin obstruir la acera. A pesar de la ubicación similar en la acera, tres cuartas partes de las personas dijeron que los patinetes ordenados cumplían con las regulaciones locales para patinetes, en comparación con solo una cuarta parte para los patinetes desordenados.

### **Conclusiones**

Las percepciones públicas influyen en la narrativa en torno a los programas de patinetes y las políticas que regulan el estacionamiento de los mismos. Sin embargo, las discusiones sobre el estacionamiento de patinetes deben comenzar desde un lugar de entendimiento compartido, es decir, qué se considera estacionamiento indebido y con qué frecuencia sucede. Descubrimos que el público y los profesionales del transporte sobreestiman la prevalencia del estacionamiento incorrecto de patinetes. También encontramos que las preocupaciones sobre la accesibilidad peatonal y un sentido estético de orden y limpieza impulsan en gran medida la percepción pública del estacionamiento inadecuado. La percepción de “desorden” puede llevar a una mayor percepción de estacionamiento no conforme que la que ocurre cuando se juzga por las regulaciones locales o la impedancia.

Los funcionarios de la ciudad continúan evaluando el futuro de sus programas de micromovilidad compartida. Pero, como demuestra nuestra investigación, si los responsables de la toma de decisiones aplicaran la misma lógica detrás de las prohibiciones de los patinetes a otros modos de transporte, pronto tendríamos prohibiciones contra la mayoría de los modos de viaje. Alentamos a los tomadores de decisiones a adoptar un enfoque pragmático respecto del estacionamiento de patinetes a través de una regulación y una infraestructura bien pensadas, en lugar de enfoques autoritarios como las prohibiciones.

---

***Steer**, consultora global especializada en servicios e infraestructuras críticos que hacen que nuestro mundo funcione, ha respaldado la creación de este resumen. Nuestro objetivo es empoderar a los profesionales del turismo activo haciendo que la investigación académica sea más accesible. Para obtener más información, visite [www.steergroup.com](http://www.steergroup.com).*