



Editorial

Seguridad en uso de scooters y bicicletas

Un reciente informe de la Superintendencia de Seguridad Social (Suseso) reveló que en 2025 se registraron 6.138 accidentes de trayecto por el uso de bicicletas y scooters en todo el país. En el detalle, 5.181 ocurrieron en bicicleta, 913 en scooter y 44 involucraron ambos medios de desplazamiento.

Las cifras son elocuentes y preocupantes. Los usuarios de bicicleta y vehículos de micromovilidad eléctrica representan uno de los grupos con mayor crecimiento en la accidentabilidad vial del país. La ausencia de casco, el exceso de velocidad en veredas, la circulación a contramano y el uso nocturno sin señalización luminosa son factores recurrentes en los siniestros registrados. A esto se suma un parque de scooters que creció exponencialmente sin que la regulación y la infraestructura urbana avanzaran al mismo ritmo, generando una combinación peligrosa de informalidad y riesgo latente para todos los actores de la vía pública.

En la Región del Biobío, y particularmente en el Gran Concepción, el problema tiene dimensiones propias. En ciudades como Concepción, Talcahuano y Los Ángeles, se ha elevado el nivel de riesgo para quienes optan por la bicicleta o el scooter como medio de transporte cotidiano. Las ciclovías existentes, aunque han aumentado en los últimos años gracias a planes de inversión municipal y regional, presentan discontinuidades, cruces mal señalizados y tramos que obligan a los ciclistas a integrarse abruptamente al tránsito vehicular de alta velocidad o circular por las veredas, con riesgo para los peatones. Los servicios de urgencia reportan de manera creciente la atención de pacientes con traumatismos craneanos, fracturas y politraumatismos asociados a este tipo de siniestros.

La responsabilidad de esta crisis es compartida. Los usuarios de scooters y bicicletas tienen la obligación de respetar las normas del tránsito, usar implementos de seguridad y circular de manera que no pongan en riesgo a peatones ni a otros conductores. Pero el Esta-

do no puede eludir su responsabilidad en el diseño de políticas públicas que acompañen la expansión de la micromovilidad con regulación efectiva, fiscalización real y educación vial permanente. Las empresas proveedoras de scooters de arriendo, por su parte, deben asumir un rol proactivo en la promoción del uso responsable de sus dispositivos, más allá de los términos y condiciones que nadie lee.

Las autoridades han llamado a reforzar la prevención, subrayando que estos datos evidencian la necesidad de extremar cuidados en los desplazamientos cotidianos entre el hogar y el lugar de trabajo o de estudio. Por ello, se entregan recomendaciones como el uso permanente de casco y elementos reflectantes, además de preferencia por ciclovías habilitadas. Durante el tránsito se debe siempre utilizar la señalización de giros con los brazos, mantener el control de velocidad, y evitar audífonos que reduzcan la atención. Antes de usar los ciclos, se llamó a la revisión del estado de ruedas y manubrio y la planificación de rutas.

Chile necesita con urgencia una política integral de seguridad vial para la micromovilidad. Esto implica completar y conectar las redes de ciclovías en todas las ciudades medianas y grandes del país; establecer velocidades máximas diferenciadas para scooters según el tipo de vía; implementar registros y seguros obligatorios para los vehículos de mayor desplazamiento; y fortalecer la educación vial desde la enseñanza básica. En el caso específico de la Región del Biobío, resulta imperativo que las municipalidades del Gran Concepción coordinen sus planes de infraestructura ciclista para ofrecer redes continuas y seguras, en lugar de soluciones aisladas que generan más riesgo que certeza.

La movilidad sustentable es un objetivo que Chile debe seguir persiguiendo con determinación. Pero ninguna agenda puede construirse sobre la indiferencia ante los accidentes que son evitables, por lo que hay que corregir el rumbo.

En 2025 se registraron 6.138 accidentes de trayecto por el uso de bicicletas y scooters en todo el país. De ellos, 5.181 ocurrieron en bicicleta, 913 en scooter y 44 involucraron ambos.