



Pese al clima la bicicleta es uno de los medios preferidos para trasladarse en regiones

En el marco de una nueva conmemoración del Día Mundial de la Bicicleta, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) presentó una primera "radiografía" del ciclista chileno, en base a los primeros resultados obtenidos a través de la aplicación de la Encuesta Origen Destino (EOD) en 16 ciudades del país.

Se trata del principal instrumento de análisis de la movilidad implementado desde 1991, y liderado por el Programa de Vialidad y Transporte Urbano (Sectra) de la cartera, y que, desde 2022, comenzó su principal actualización de información, abarcando a una población objetivo de más de 1,5 millones de habitantes.

En términos generales, el principal factor que motiva movilizarse en bicicleta está vinculado a ir o venir desde o hacia lugares de trabajo, destacando ciudades como Talca-Maule, Linares o Nueva Imperial, donde dichos viajes (con ese propósito declarado) fluctúan entre un 38% a un 64%. Por otro lado, la motivación vinculada a compras o trámites, aparece como la segunda principal acción para el uso de la bicicleta. En tanto, la tercera opción está vinculada a elementos recreativos.

Ahora bien, aquellas ciudades capitales regionales que cuentan con universidades, arrojan un dato a considerar: el factor "estudio" como elemento que motiva el uso de los ciclos, se instala como el segundo propósito declarado por los encuestados, dando cuenta del impacto que representa la población flotante o permanentemente vinculada a este segmento.

Otros datos

Los resultados parciales de la EOD también arrojaron otros datos llamativos. Uno de ellos, es el denominado "factor climático", el cu-

31.654
 viajes diarios en bicicleta se realizan en Talca-Maule, según la EOD del MTT.

al hace referencia a que, por ejemplo, climas más templados no necesariamente impactan en más o menos uso de la bicicleta. Por ejemplo, Purranque, Puerto Aysén y Tortel presentan una partición modal que redondea el 3%; en tanto, ciudades del norte, como Ovalle o Arica, presentan un nivel de uso bajo el 2%. O, incluso, ciudades más turísticas como Puerto Varas, tiene un nivel de uso que llega a menos de un 1%. Otro elemento que se puede observar, a nivel preliminar, es una suerte de tendencia correlativa entre uso de ciclos e infraestruc-

tura. Por ejemplo, una ciudad como Talca, cuenta con mayores niveles de ciclo-inclusión en sus calles, lo cual se refleja en un uso mucho más elevado que otras comunas (casi un 7% de los viajes en esa ciudad se realiza en este modo).

Seguridad vial

La cartera también aprovechó de presentar los datos finales de la siniestralidad vinculada al modo ciclo. En específico, 2024 fue el año con menor cantidad de muertes en siniestros viales durante la última década, siendo 48 vidas las que terminaron por culpa de los mal llamados "accidentes".

Ahora bien, de los usuarios de bicicletas participantes en siniestros de tránsito durante 2024, 76% corresponde a hombres y 24% a mujeres. Los participantes se distribuyen principalmente entre los jóvenes de 15 a 29 años y los adultos jóvenes de entre 30

y 44 años. En el caso de los hombres, el peak se encuentra en los 25 años (54 participantes) y en el caso de las mujeres, a los 31 años (27 participantes).

Respecto a las causas, la imprudencia del conductor fue la que registró mayor cantidad de siniestros (75,6%) y fallecidos (62,5%), fuertemente influenciada por la conducción no atenta a las condiciones del tránsito del momento (56,2% de los siniestros y 37,5% de los fallecidos se atribuyeron a esta razón).

Finalmente, en relación a la ubicación geográfica, las regiones con mayor número de siniestros con participación de bicicletas y fallecidos fueron: Metropolitana (708 siniestros, 12 fallecidos) y O'Higgins que, a pesar de tener menos siniestros, tiene la cantidad más alta de fallecidos (206 siniestros, 13 fallecidos). Además, la Ruta 66 en la región de O'Higgins, fue la ruta con mayor número de siniestros con participación de bicicletas (7 siniestros).

Congreso despacha a ley proyecto que mejora seguridad en autopistas

La Sala de la Cámara de Diputadas y Diputados aprobó, por unanimidad, el proyecto de ley que impone a las concesionarias de obras públicas viales la obligación legal de entregar el servicio en condiciones de seguridad y protección para los usuarios y sus bienes, adoptando las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia que sean necesarias. Con ello, la iniciativa que forma parte de la agenda de seguridad impulsada por el gobierno, quedó despachada y lista para ser promulgada como ley.

"La aprobación unánime de este proyecto es una muy buena noticia, que viene a reforzar el trabajo que hemos desarrollado como gobierno en materia de seguridad en las autopistas. A partir de hoy las concesionarias tendrán la obligación de garantizar el tránsito seguro de las personas con un conjunto de acciones, medidas y tecnologías, que van a convertir nuestras rutas en lugares mucho más seguros", destacó la ministra de Obras Públicas, Jes-sica López.

La secretaria de Estado, explicó que "las concesionarias tienen la obligación de incorporar más y mejores cámaras de seguridad, lectores de patentes y sistemas de iluminación, para monitorear las autopistas y compartir información de calidad con las policías y el Ministerio Público para la persecución efectiva de los delitos". Por su parte, la subsecretaria de Prevención del Delito, Carolina Leitaó, valoró que "con la aprobación de esta nueva normativa incorporamos a las concesionarias la obligación de la interoperabilidad para que todas las cámaras de televigilancia y lectores de patente estén disponibles para el desarrollo de sistemas de lectura y análisis de datos, tanto en los contratos vigentes como en las nuevas concesiones, y creemos que va a significar un avance significativo en materia de seguridad para los usuarios de las autopistas en todo el país".

El Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio del Interior, adoptará las acciones para modificar los contratos de concesión de obras públicas viales vigentes que no cuenten con medidas de seguridad en un plazo máximo de cinco años, para incorporar las obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia contempladas en la presente ley y las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento.

Asimismo, el concesionario deberá permitir el acceso de las policías y el Ministerio Público a la información e imágenes obtenidas a través de sus sistemas de vigilancia y de cobro cuando estos lo requieran, en el marco de la investigación de un delito.

