

Gobierno lleva 396 kilómetros de ciclovías de los 2.000 comprometidos en campaña: 602 están en ejecución

Pese a la promesa del Ejecutivo de construir 500 kilómetros anuales de ciclovías para llegar a los dos mil en marzo de 2026, los logros no han alcanzado la meta propuesta: se ha avanzado a una velocidad promedio de 132 al año.

Gabriela Mondaca

“Construiremos 500 km anuales de redes de ciclovías, que privilegien la integración de equipamiento educativo, de salud y recreacional”, se lee en la página 156 del programa de gobierno de Gabriel Boric, fijando la meta de 2 mil nuevos kilómetros de ciclovías para Chile al final de su mandato.

Una promesa que se mantuvo luego de llegar al gobierno y que más tarde fue reforzado —aunque matizado— por el ministro de Transportes (MTT), Juan Carlos Muñoz en 2023, cuando señaló a este medio que “como ministerio y en línea con lo solicitado por el Presidente Boric, tenemos nuestra prioridad en el transporte público y los modos activos, como las bicicletas y la caminata (...). Nuestra meta es construir y/o mejorar 2.000 kilómetros durante este período”.

Hoy, según el catastro semestral de viabilidad y transporte urbano de la Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra) y el Ministerio de Bienes Nacionales (MBN), cuya última actualización fue en enero de 2025, existen 2.426 kilómetros de ciclovías a nivel nacional y según la información que el mismo MTT le entregaba a **La Tercera** en junio de 2022 —tres meses después de asumir el gobierno—, Chile contaba para ese entonces con 2.030 km de ciclovías. Es decir, desde junio de 2022 a marzo de 2025, se han construido apenas 396 kilómetros, con lo que restarían 1.600 km por terminar de aquí al 11 de marzo de 2026.

Según compartió el MTT a **La Tercera**, hoy hay 1.302 kilómetros de proyectos diseñados, de los cuales 602 ya se encuentran en fase de ejecución.

Ricardo Hurtubia, investigador principal del Cedeus y académico UC, dice que “comprometer kilómetros de ciclovía desde el gobierno central fue un error”. Desde su vereda, explica que es principalmente porque la construcción de estas vías corresponden a un proceso burocrático que, por lo bajo, hasta su ejecución puede demorar lo mismo que la construcción de un Metro.

Sumado a lo anterior, la ejecución de estos proyectos no depende directamente del

MTT, sino que más bien de los propios municipios, Serviu, Ministerio de Obras Públicas (MOP), e incluso en algunos casos, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu).

“Y varios gobiernos en varias campañas han cometido el mismo error”, asevera Hurtubia.

Cambio en el proceso

Pero ¿se llega a la meta en el año que queda de gobierno? Desde el MTT explican que “como ministerio tenemos un claro compromiso con el transporte público y la movilidad activa. En este sentido durante estos tres años de gestión nos hemos abocado a avanzar lo más posible en la tramitación y desarrollo de proyectos de ciclovías que cuenten con un estándar común, unificado, que es la tarea que efectivamente como ministerio podemos llevar adelante”.

Así, con el fin de agilizar la aprobación de ciclovías, desde septiembre de 2023 el MTT, a través del Área de Movilidad Activa-Sectra, realizó un proceso para renovar el modelo de revisión de proyectos de ciclovías. Con este cambio se eliminaron una serie de iteraciones que ralentizaban la revisión de proyectos presentados (principalmente por municipios), acelerando su aprobación y paso a fase de implementación.

“En específico, si se compara la cantidad de anteproyectos aprobados entre el 2023 y 2024, estos pasaron de 94 a 215. Vale decir, experimentaron un crecimiento del 129%. En tanto, aquellos que evolucionaron a fase de proyecto, lo hicieron en un 96% (de 55 a 108)”, explican desde la cartera.

Además, se redujeron a prácticamente la mitad los tiempos de revisión. Y es que a través de una plataforma unificada, el MTT fortaleció capacidades de los analistas y generó instancias de consulta para diseñadores y evaluadores de proyectos. Este nuevo enfoque permitió reducir los plazos de evaluación, pasando de 120 días hábiles en julio de 2023 a solo 33 días en diciembre de 2024 en el caso de los anteproyectos, y de 101 a 47 días en el caso de los proyectos.

Así, al aprobarse más anteproyectos en un año, aumenta la probabilidad de que se



► En el MTT esperan que en 2025 se logren más proyectos aprobados sobre este tema.

convirtan en proyectos ejecutables en el período siguiente. En el MTT esperan que en 2025 se alcancen más de 200 proyectos aprobados, facilitando así su acceso a financiamiento y su posterior implementación.

Una medida que, al menos a nivel regional, ha tenido impacto. En los primeros años de aplicación de la normativa (D.S 102), solo la Región Metropolitana y Aysén contaban con solicitudes de ciclovías ingresadas. Sin embargo, para 2024 todo el país

comenzó a presentar proyectos: regiones como Arica y Parinacota, Tarapacá y Maule registraron el mayor crecimiento en la cantidad de ciclovías en evaluación, mientras que la Región Metropolitana sigue liderando en volumen de proyectos.

Hoy, del total de kilómetros de ciclovías del país, 895 corresponden a la Región Metropolitana, seguida de 234 en Biobío, 217 en O'Higgins, 187 en Valparaíso y 160 en La Araucanía. ●