LITORALPRESS

Fecha: 06-08-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo A
Tipo: Opinión - Cartas
Título: CARTAS: Ciclovías y pistas Solo Bus

Pág. : 2
Cm2: 89,8

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Ciclovías y pistas Solo Bus

Señor Director:

El espacio público urbano en las grandes urbes, como Santiago, es un bien cada vez más escaso y valioso, con importantes usos alternativos. Por ello, dedicar espacio público de manera exclusiva tanto para ciclovías como para buses debe tener un sustento adecuado, cosa que no siempre sucede.

Al asignar pistas exclusivas para ciclovías o buses, necesariamente se genera un impacto negativo no solo sobre los restantes usuarios del eje vial intervenido, sino que además sobre los usuarios de calles aledañas vecinas. Esto último es consecuencia de la reasignación de flujos que las ciclovías y pistas solo bus inducen sobre tráfico, y perjudica no solo a automovilistas, sino que también al transporte público que no pasa por el eje intervenido.

De hecho, de acuerdo a los mismos reportes del MTT para el año 2024, los buses del Transantiago presentaron las velocidades comerciales más bajas de su historia. Quizás parte de este deterioro sostenido se explica por la masificación de ciclovías y pistas solo bus que afectan negativamente la circulación del tráfico de manera amplia, y no solo local.

A lo anterior hay que sumar la inexistencia de mediciones permanentes de flujos en las múltiples ciclovías inauguradas, lo que impide evaluar su efectividad.

Es imprescindible que, más allá de la buena intención de quienes promueven la infraestructura dedicada para ciclovías y buses, se evalúe con evidencia empírica, y a nivel de sistema, quiénes y cuánto ganan y pierden. Esto es la base para la justificación socioeconómica de las políticas públicas, y en particular de transporte.

LOUIS DE GRANGE C.
Decano Facultad de Ingeniería y Ciencias, UDP
Expresidente de Metro