



Programa de  
Vialidad y  
Transporte  
Urbano  
Ministerio de  
Transportes y  
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

ENCUENTRO CON MUNICIPIOS



Plan Metropolitano de Movilidad

Santiago  
2030

# Plan Metropolitano de Movilidad SANTIAGO 2030





BLOQUE  
01

# QUÉ ESTAMOS HACIENDO





# PLAN DE TRANSPORTE

PLAN



Cartera de  
Proyectos

PROYECTO 1

PROYECTO 2

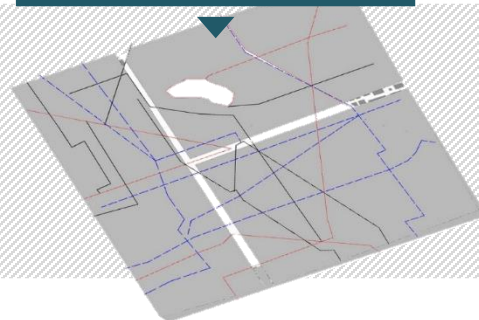
PROYECTO 3

....

PROYECTO N

MODELO DE  
TRANSPORTE

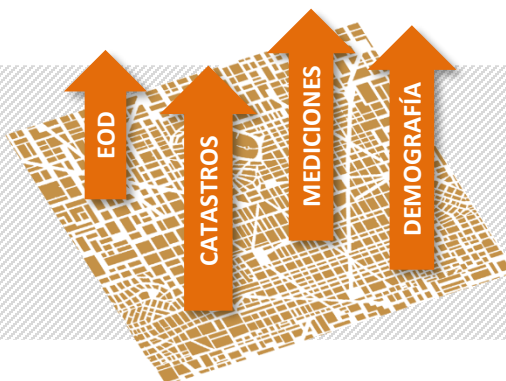
PROYECTOS SOCIALMENTE RENTABLES



Evaluación

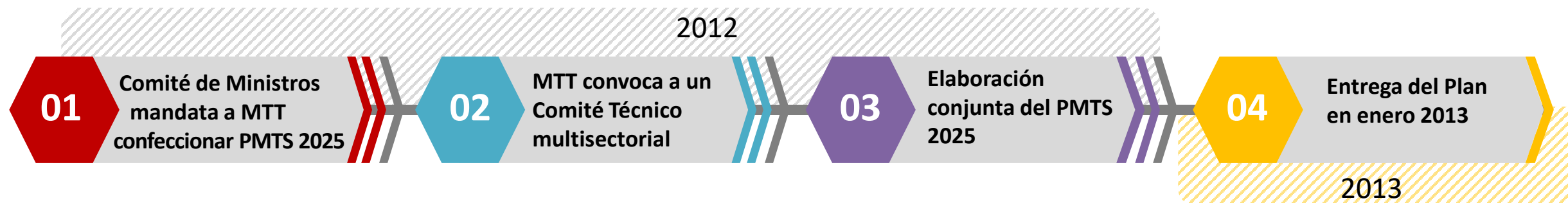
INICIATIVAS EXTERNAS  
DEL PLAN DE TRANSPORTE

TERRITORIO



Modifica situación base  
para la actualización

## Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025



El plan generó proyectos de **transporte masivo, concesiones, ciclovías, conexiones locales, proyectos de vialidad estructurante**, entre otros, destacando entre ellos la línea 7 de metro o el tren Santiago-Melipilla.

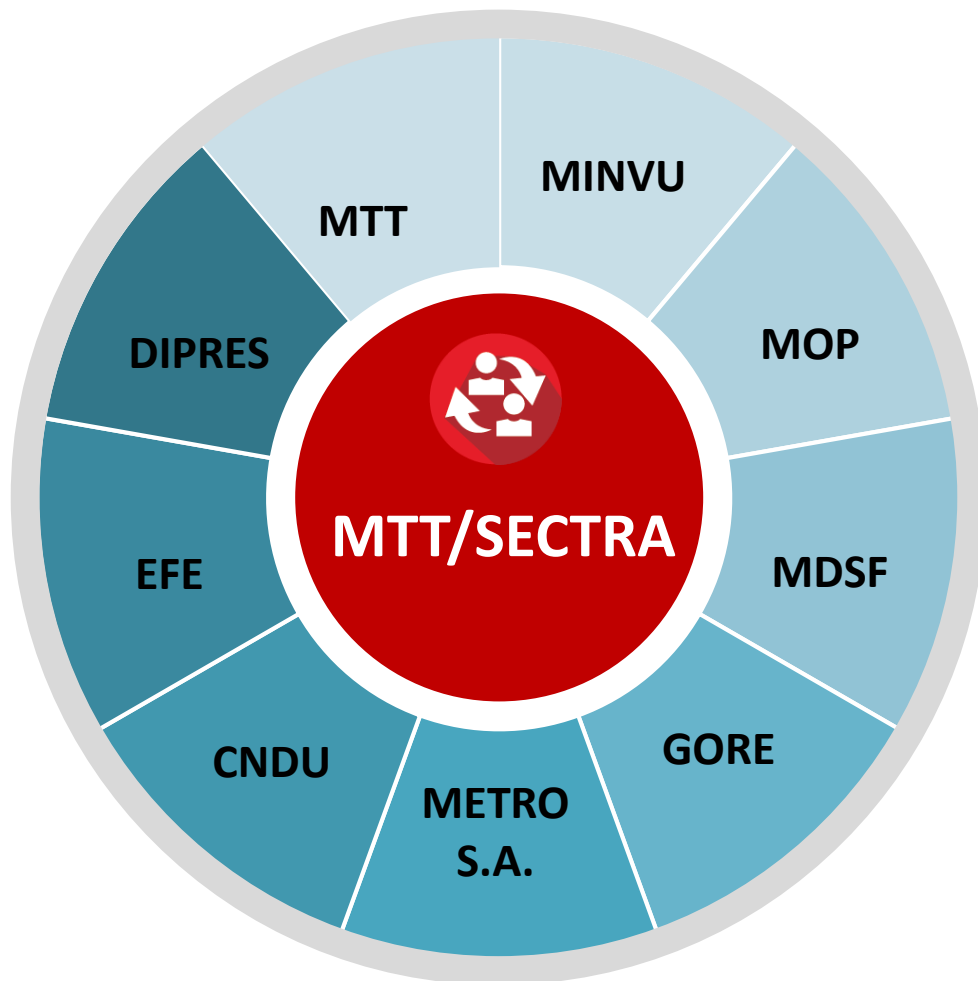




# ACTUALIZACIÓN

Actualmente nos encontramos en pleno **proceso de actualización: Plan Stgo 2030**

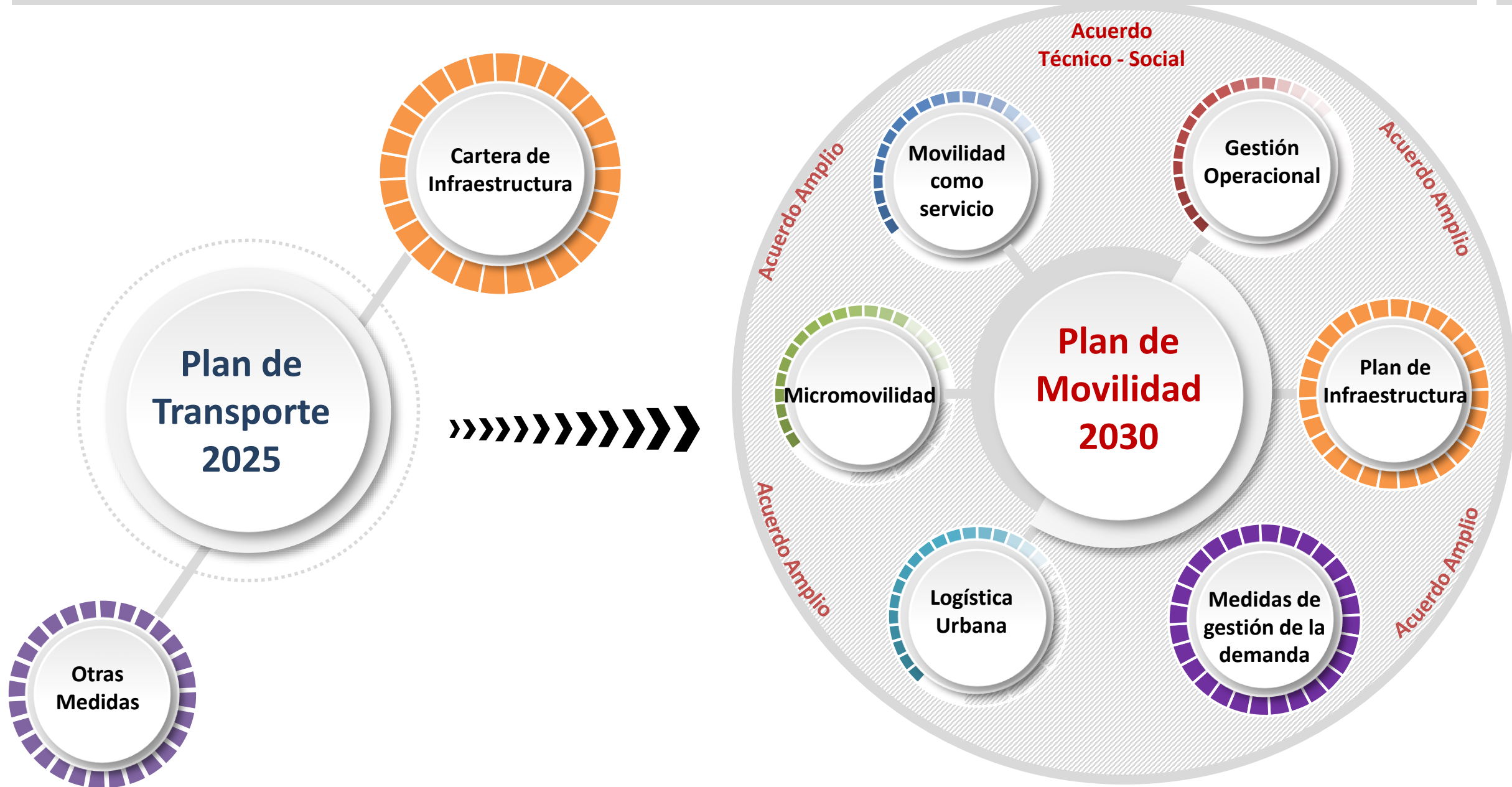
Trabajo realizado en base a la conformación de una mesa técnica intersectorial:



- Diagnóstico de la movilidad actual de Santiago
- Imagen objetivo preliminar
- Pronóstico tendencial de la movilidad en Santiago al año 2030
- Levantamiento de cartera preliminar de proyectos



# NUEVOS COMPONENTES PLAN DE MOVILIDAD







BLOQUE  
02

POR QUÉ LO  
ESTAMOS  
HACIENDO



## UN FUTURO PREOCUPANTE...

...de nuestro **diagnóstico inicial** y de las primeras **proyecciones tendenciales** que hemos realizado, ya es posible visualizar resultados poco alentadores, tales como:

1

A pesar de una alta inversión en infraestructura, los tiempos de viaje, en promedio, no mejorarán



MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

2

La zona de mayores oportunidades se sigue consolidando y moviendo aún más hacia el oriente



ESCENARIOS DE CONTRASTE QUE ROMPAN LA TENDENCIA

3

Las zonas periféricas poseen una deficiente trama vial, y deben enfrentar múltiples barreras



INFLUIR EN EL PROCESO DE ACTUALIZACIÓN DEL PRMS



# ESCENARIO DE CRECIMIENTO ALTERNATIVO SANTIAGO 2030

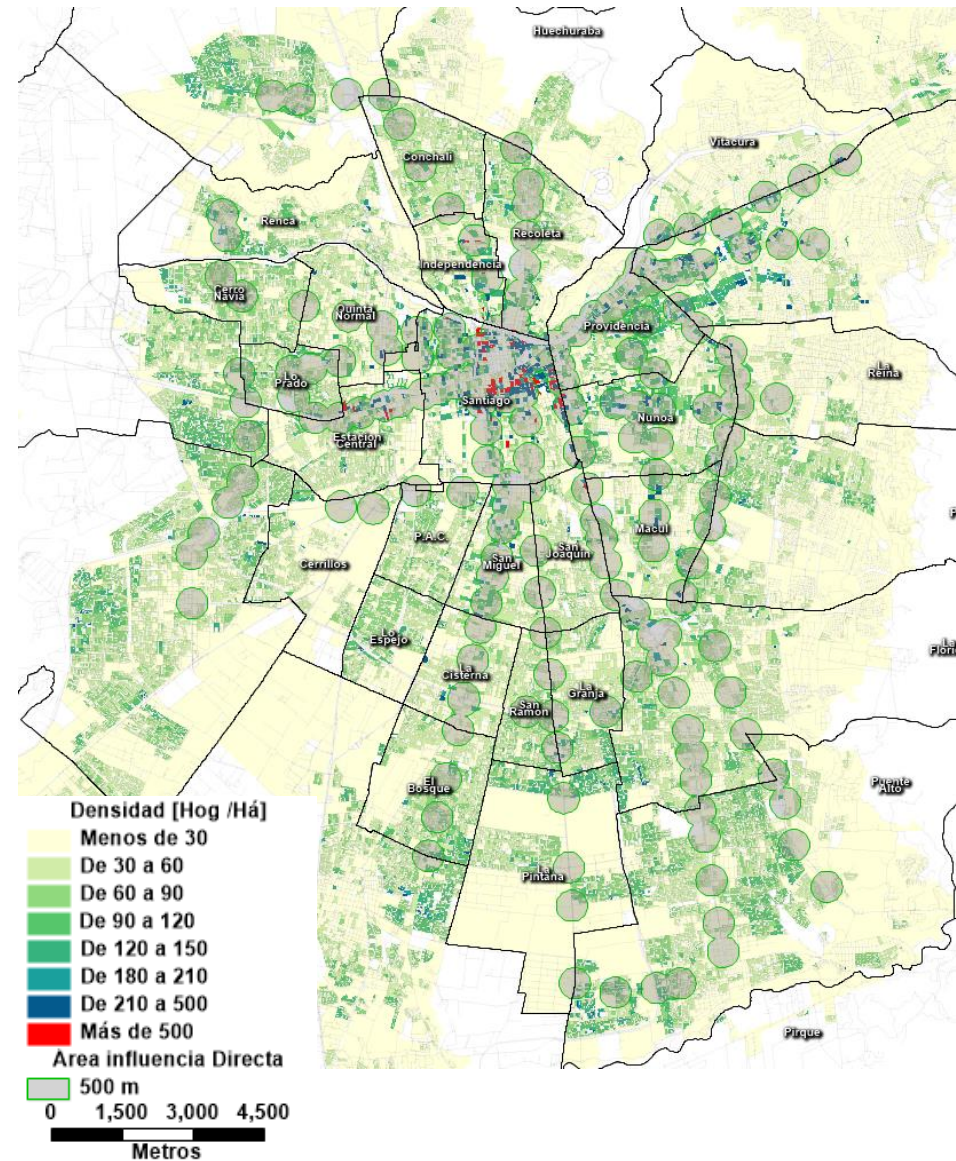
Necesitamos, por lo tanto, pensar en **escenarios de crecimiento alternativos** que permitan modificar la tendencia histórica, y que puedan implementarse a través de la aplicación de políticas públicas de desarrollo urbano



Densificación en torno a **estaciones de metro** con cuotas de viviendas de bajos ingresos

Regeneración urbana en **sectores pericentrales** con buena conectividad

Potenciar **nuevos centros urbanos**, locales y de escala intermedia.



# FACTORES DE CAMBIO EN PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE



**Cambios  
Socio-culturales**



**Ciudadanía activa**



**Desarrollo de nuevas  
tecnologías**



**Afecta distintas dimensiones  
de la movilidad**



**Adaptación y mitigación  
al cambio climático**



**Enfoque de movilidad  
sostenible**



**Complejidad de los  
sistemas urbanos y  
territoriales**



**Patrón de viajes complejo**



**Componentes de  
cohesión social y de  
enfoque de género**



**Enfoque de género y  
cohesión social**



An aerial photograph of a city, likely San Francisco, with a dense urban landscape and hills in the background. A large black hexagon with a white dotted border is centered over the city. Inside the hexagon, the text 'CÓMO LO ESTAMOS HACIENDO' is written in white. Above the hexagon, a yellow banner contains the text 'BLOQUE 02'. Below the hexagon, a yellow arrow points downwards.

BLOQUE  
02

CÓMO LO  
ESTAMOS  
HACIENDO



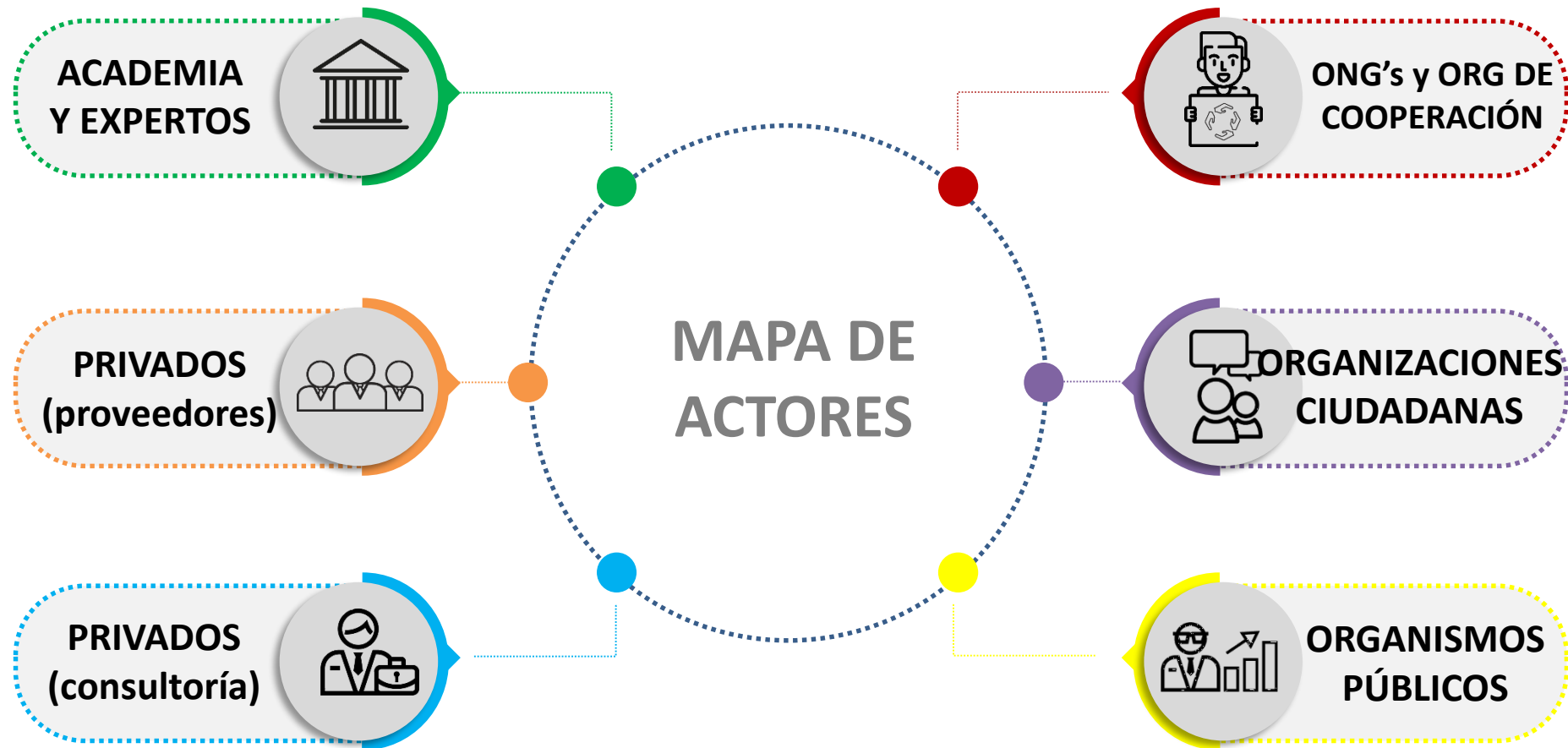


**Invitación**

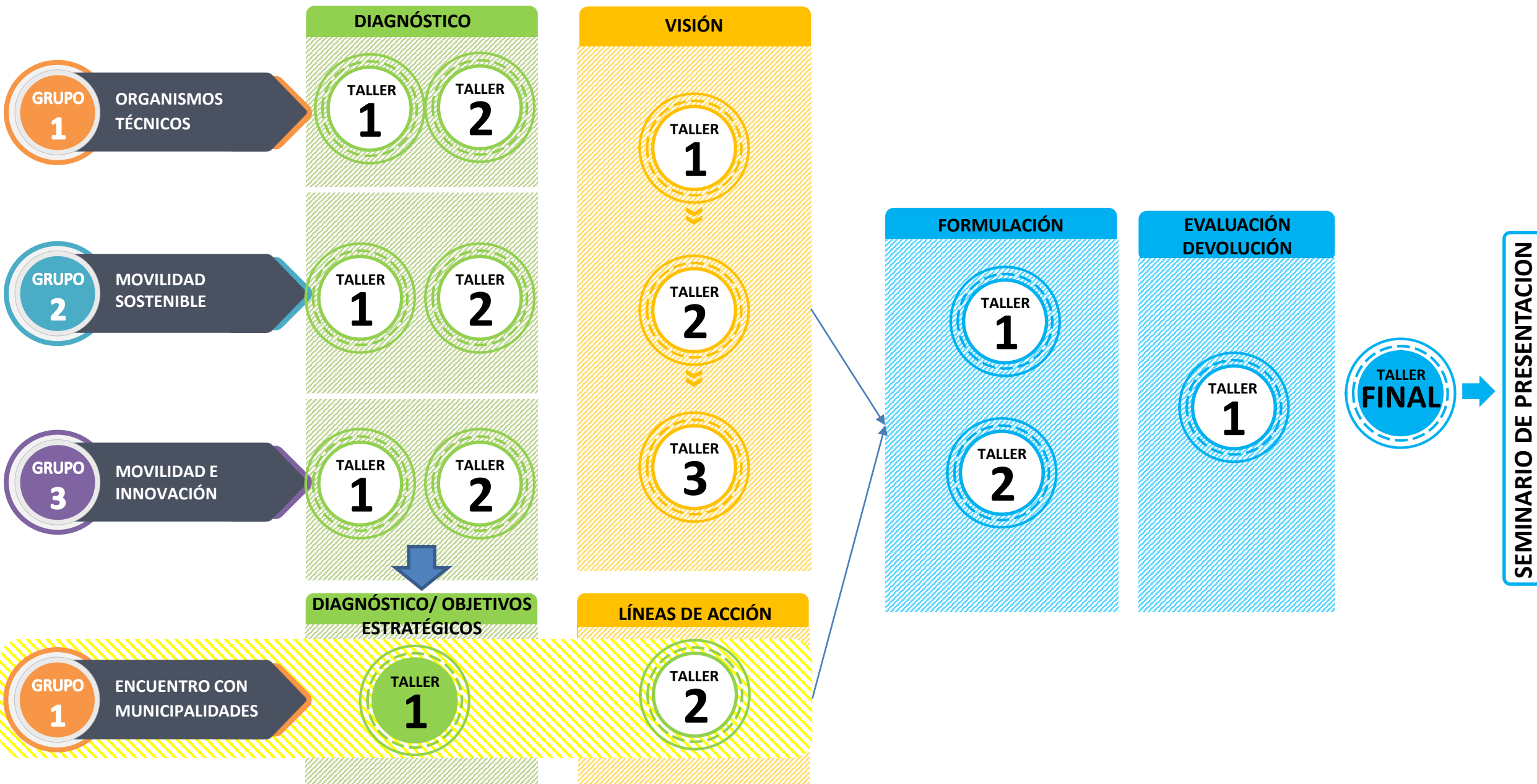
**Apropiarnos, aprovechar y revalorizar este instrumento de planificación**



# MAPA DE ACTORES



# ESTRUCTURA TALLERES 2021







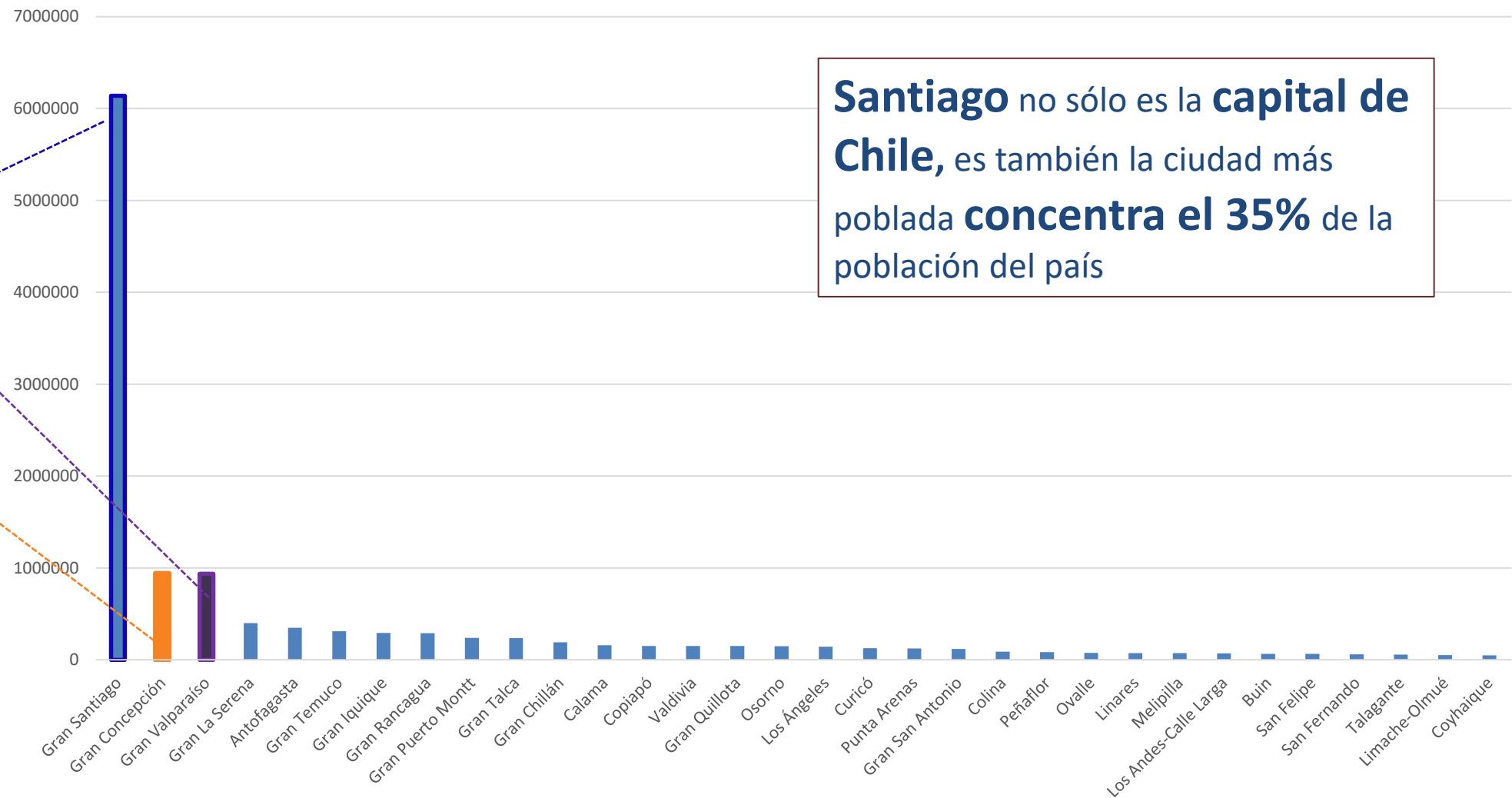
BLOQUE  
03

# SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO COMPONENTES



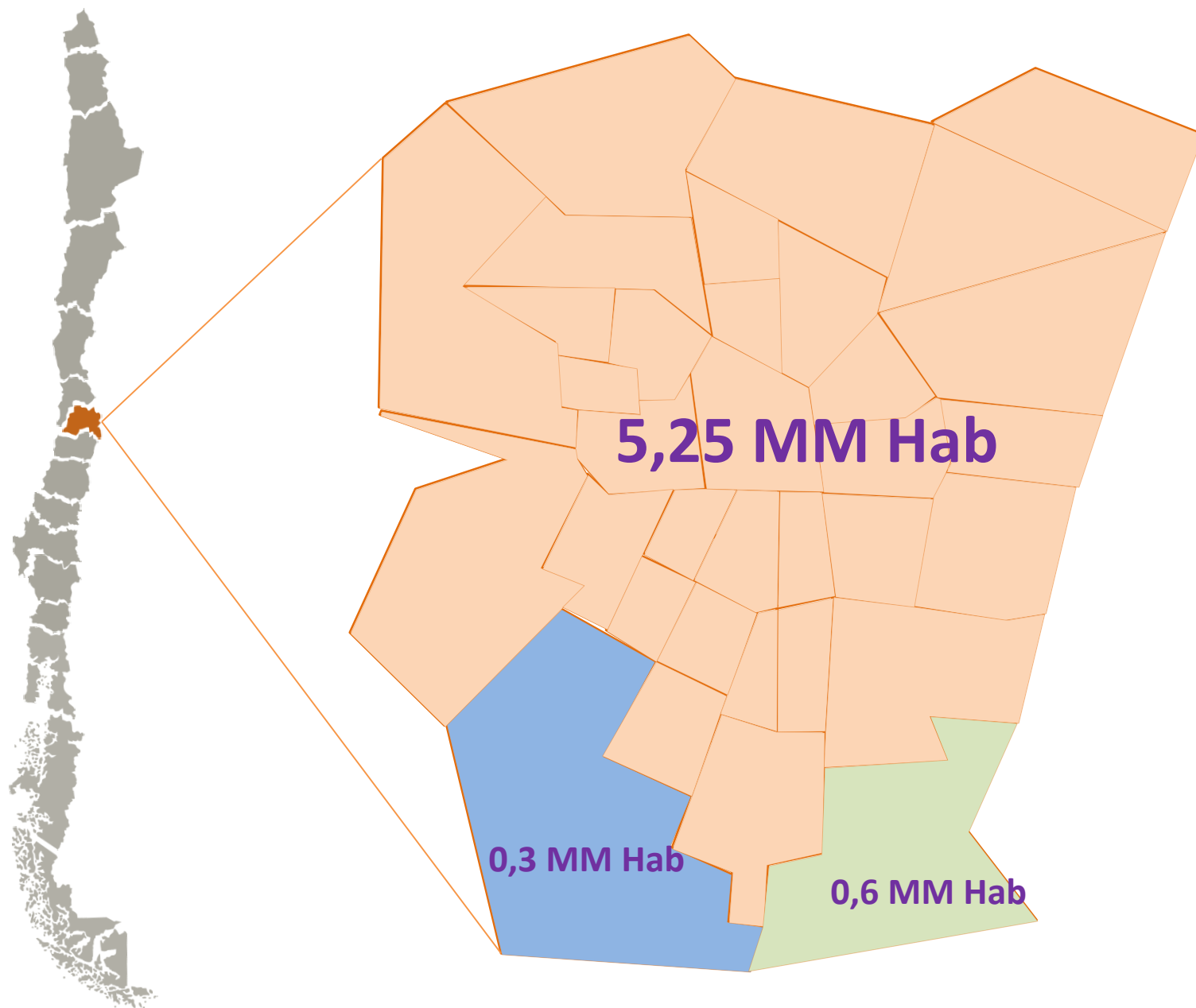


CIUDADES POR POBLACIÓN





# EL GRAN SANTIAGO



**6 MM de habitantes,**

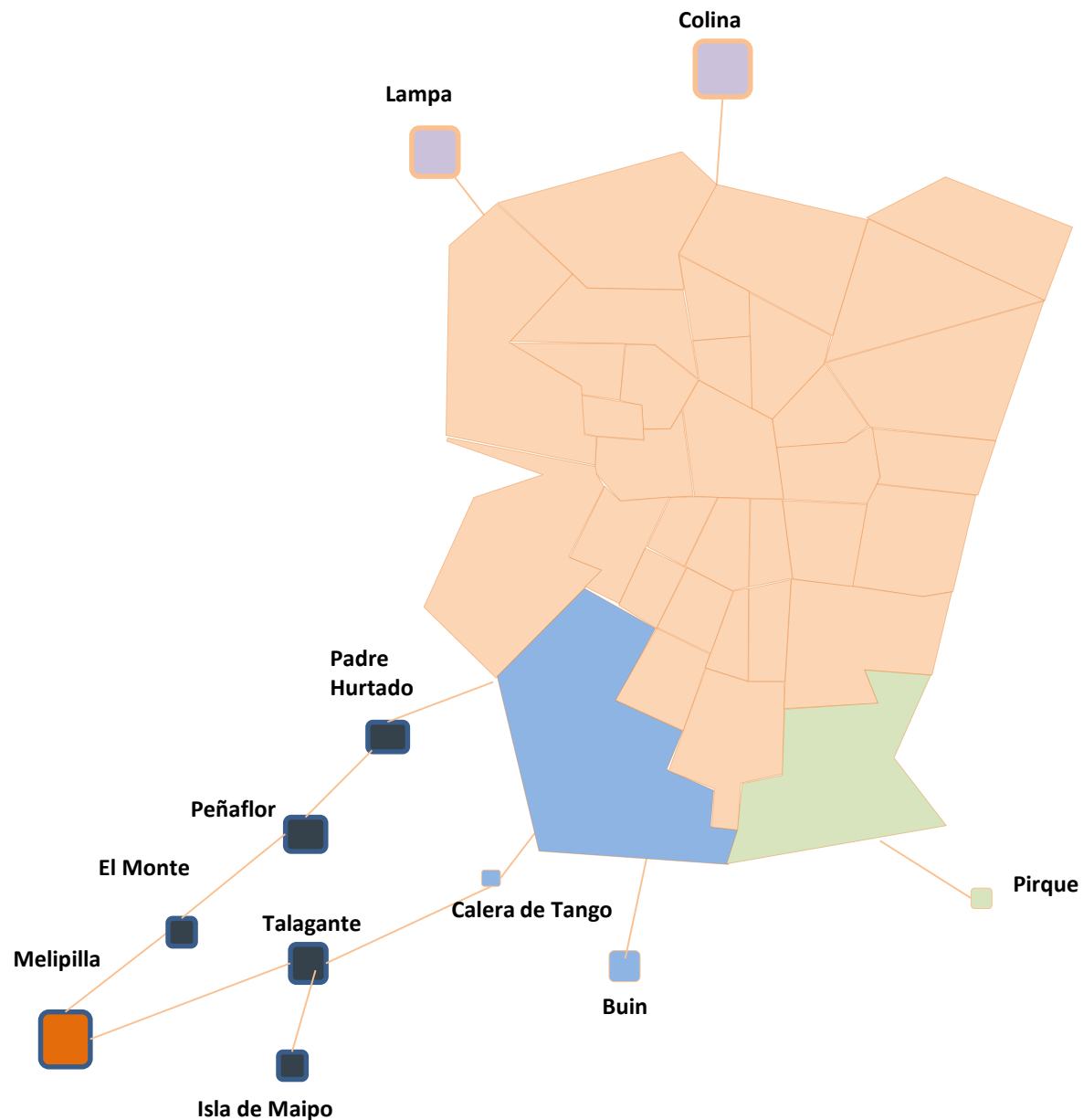
**34 municipios**

32 pertenecen a la Provincia de Santiago, más

**Puente Alto y San Bernardo,**

capitales de las Provincias de Cordillera y Maipo respectivamente.

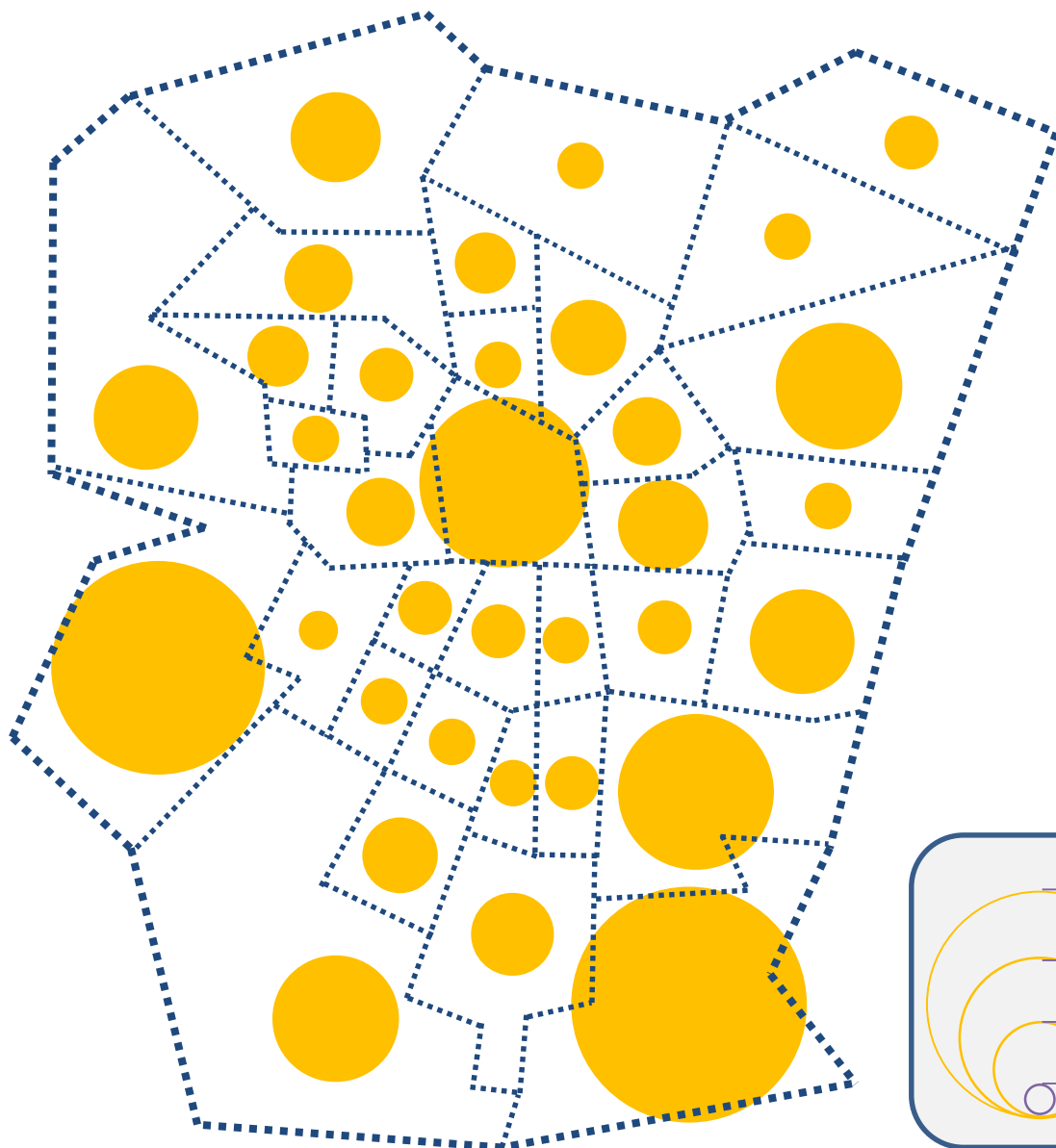
# ÁREA URBANA FUNCIONAL



Sin embargo, su área de influencia excede los límites urbanos de la ciudad, **abarcando prácticamente a toda la región**, y sirviendo a una serie de centros urbanos de menor escala que en total suman un poco más de **800 mil hab.**



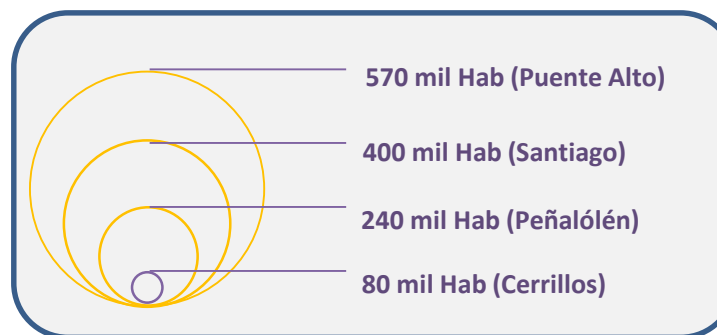
# POBLACIÓN



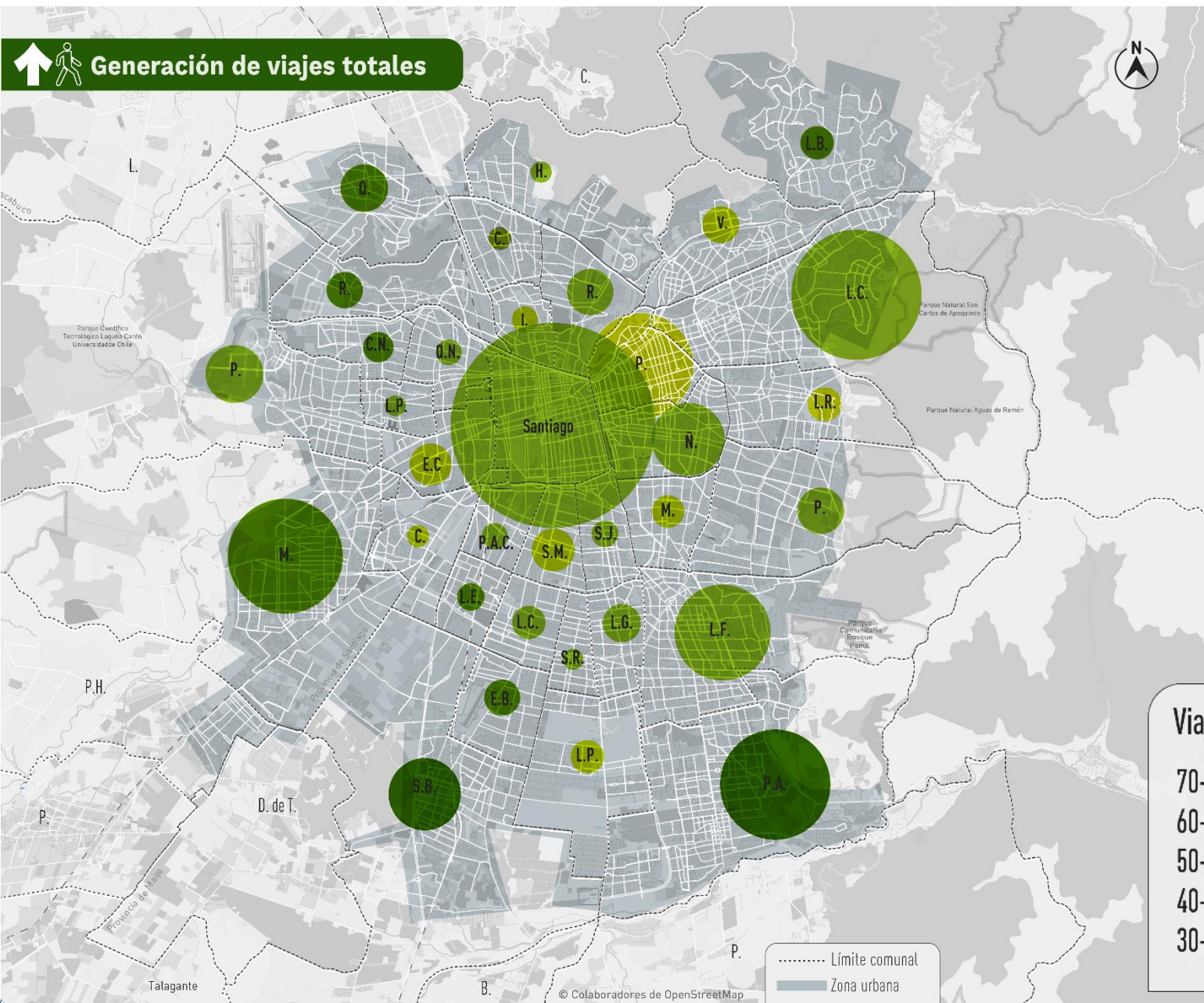
Gran cantidad de población que habita en comunas periféricas:

**Puente Alto, Maipú, La Florida y San Bernardo**, pertenecen al **top 5** en cantidad de habitantes.

Junto a **Quilicura, Pudahuel y Peñalolén**, reúnen el **40% de la población** del Gran Santiago



# 1. ALTA PROPOCIÓN DE VIAJES INTRACOMUMALES



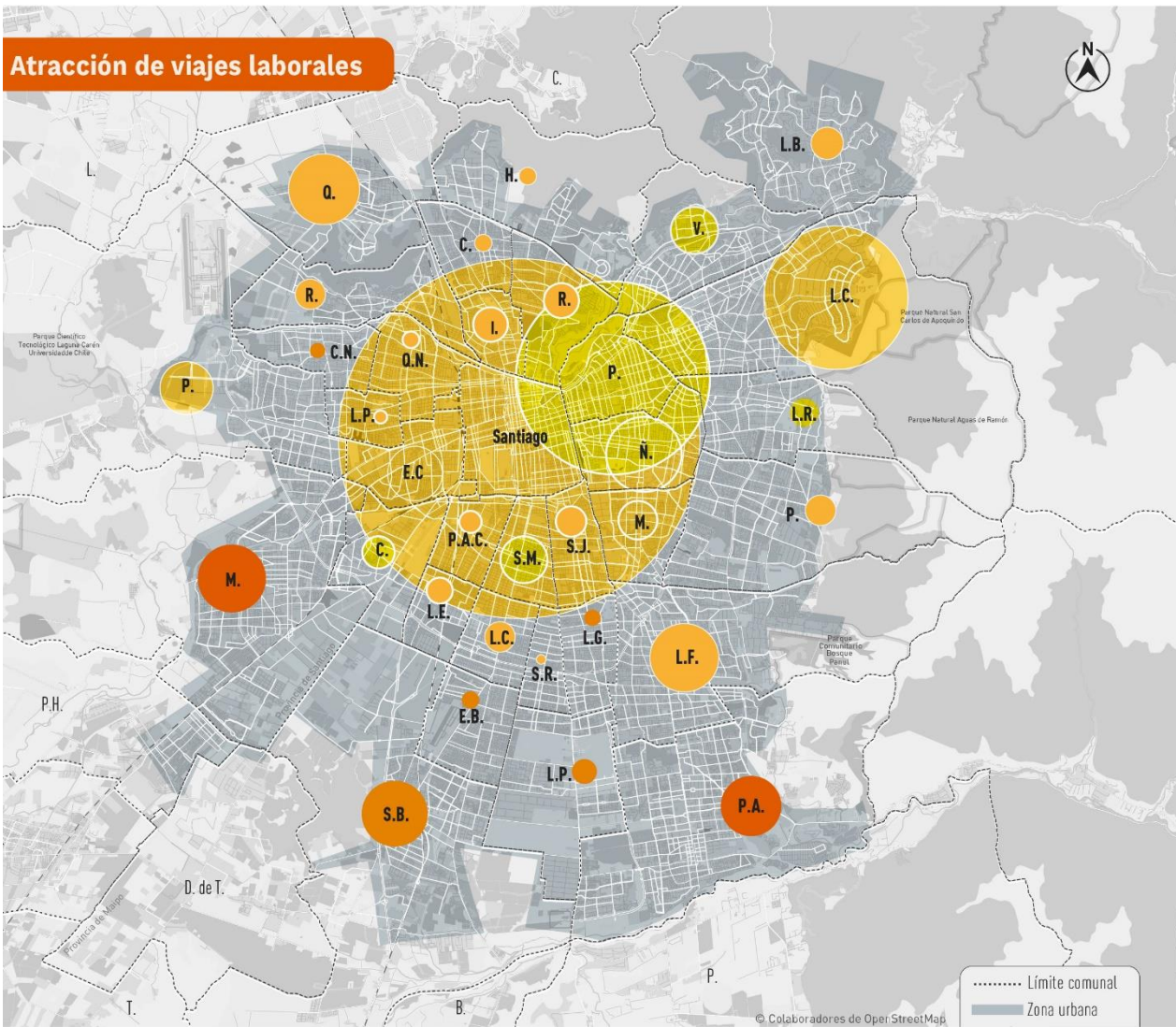
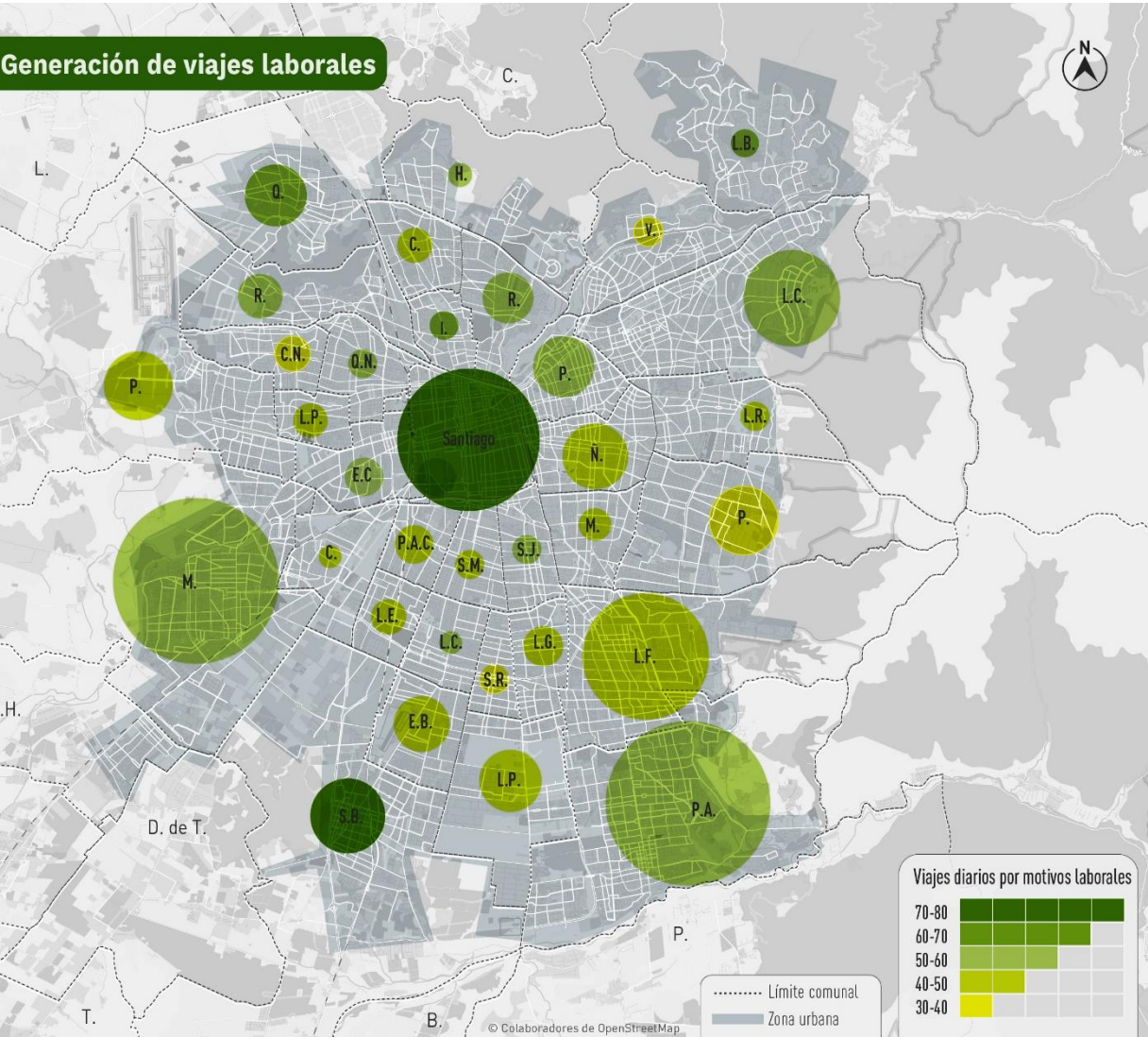
Para el total de los viajes, se observa **mayor prevalencia de viajes intracomunales** en la gran mayoría de las comunas, sobre todo las **periféricas**.

## Viajes diarios totales generados

|       |  |  |  |  |  |
|-------|--|--|--|--|--|
| 70-80 |  |  |  |  |  |
| 60-70 |  |  |  |  |  |
| 50-60 |  |  |  |  |  |
| 40-50 |  |  |  |  |  |
| 30-40 |  |  |  |  |  |

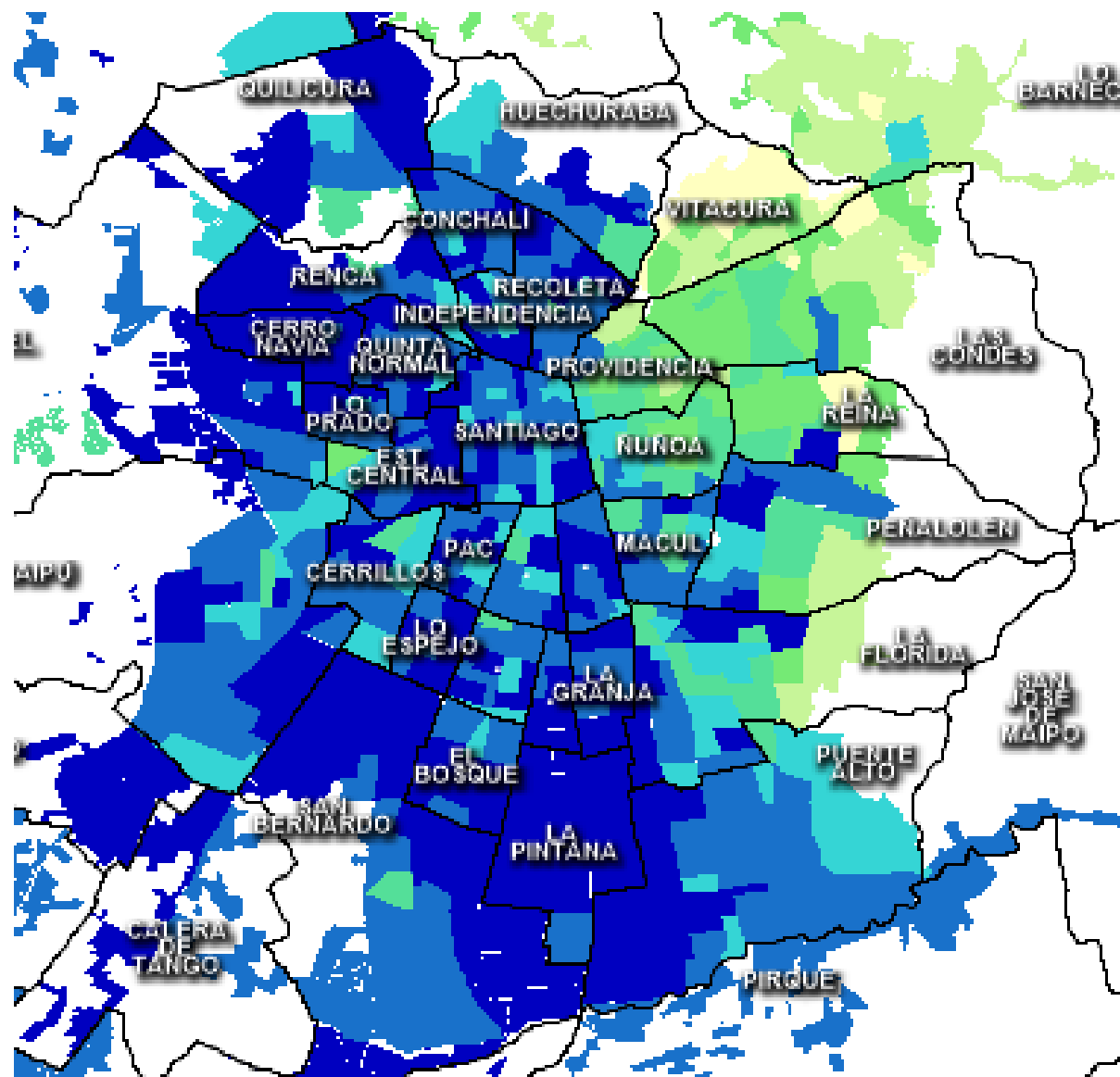


## 2. PREDOMINANCIA DE VIAJES LARGOS OBLIGADOS



**Distribución de hogares y actividades produce alta dependencia de modos motorizados principalmente para propósitos laborales**

### 3. DISPONIBILIDAD Y USO DE AUTOMÓVIL ( REEMPLAZAR Y ACTUALIZAR )



Es mayoritario en zonas cercanas a principal centro de actividades y **disminuye hacia zonas periféricas.**



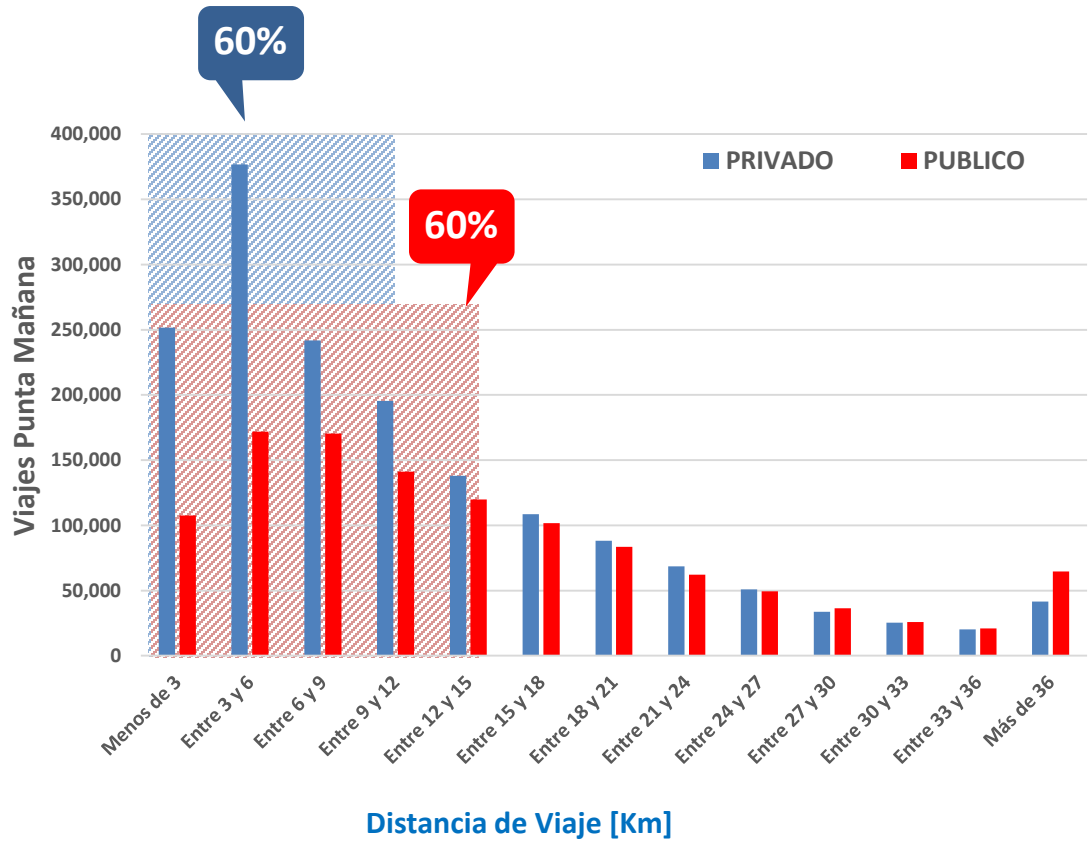
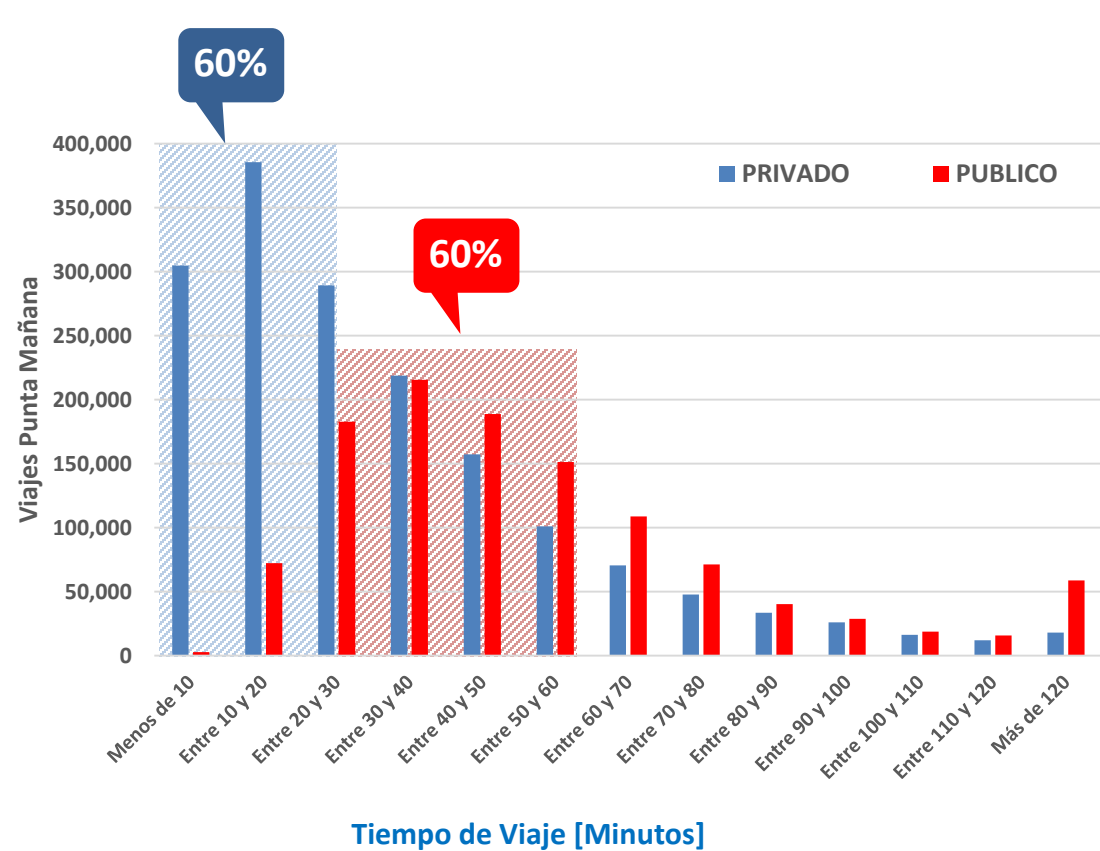
Gran parte de la población es **dependiente** (o cautivo) **del transporte público.**



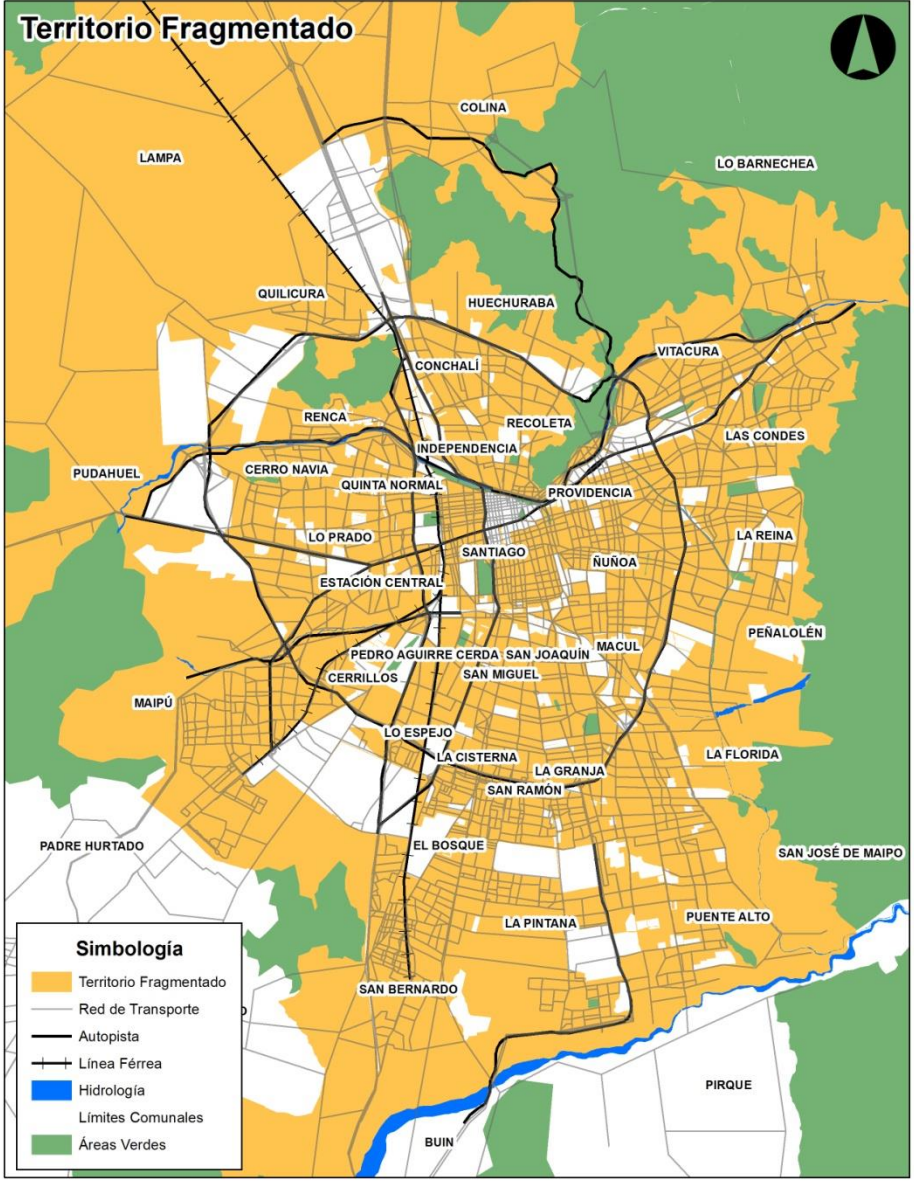
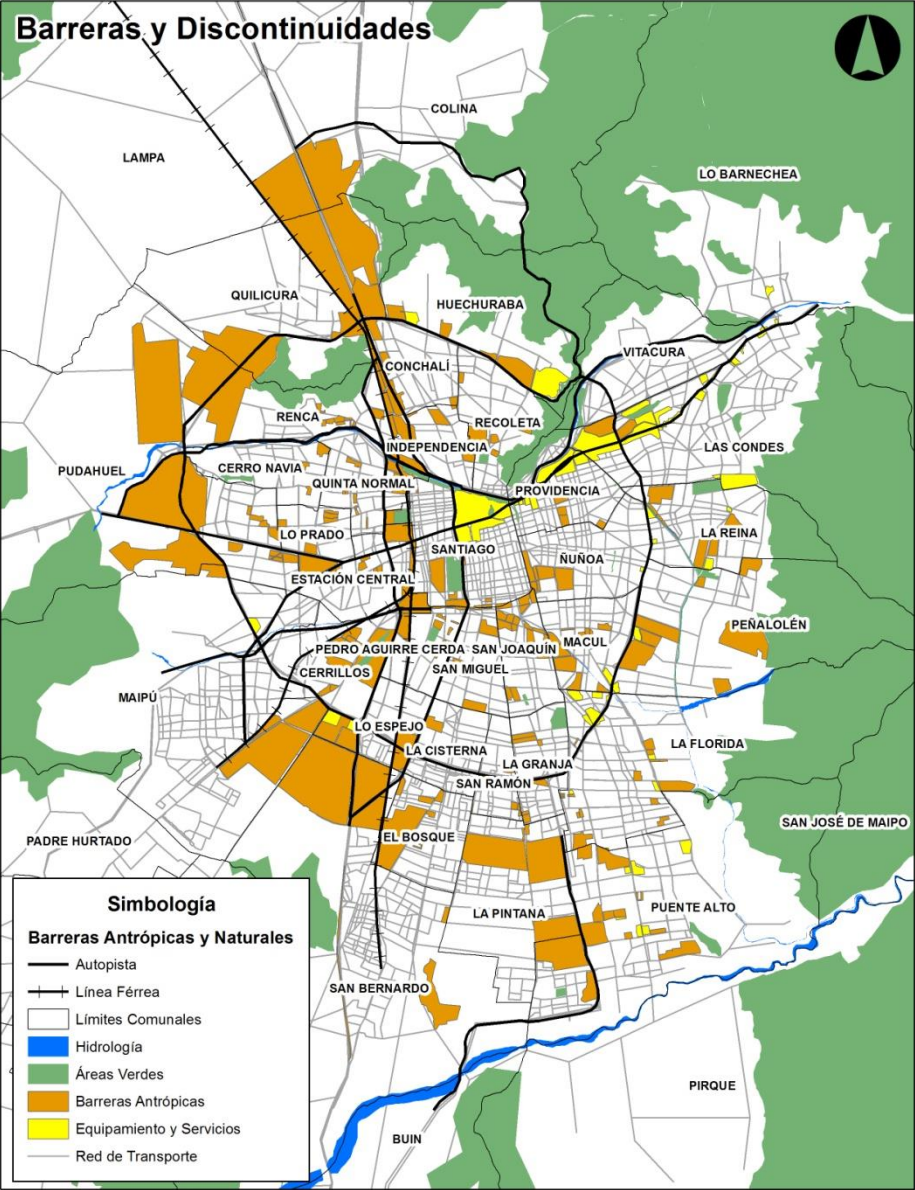


## 4. DIFERENCIAS DE TIEMPO DE VIAJE ENTRE MODOS

Viajes en transporte público son, en promedio, más largos tanto en distancias como en tiempo que viajes en transporte privado.



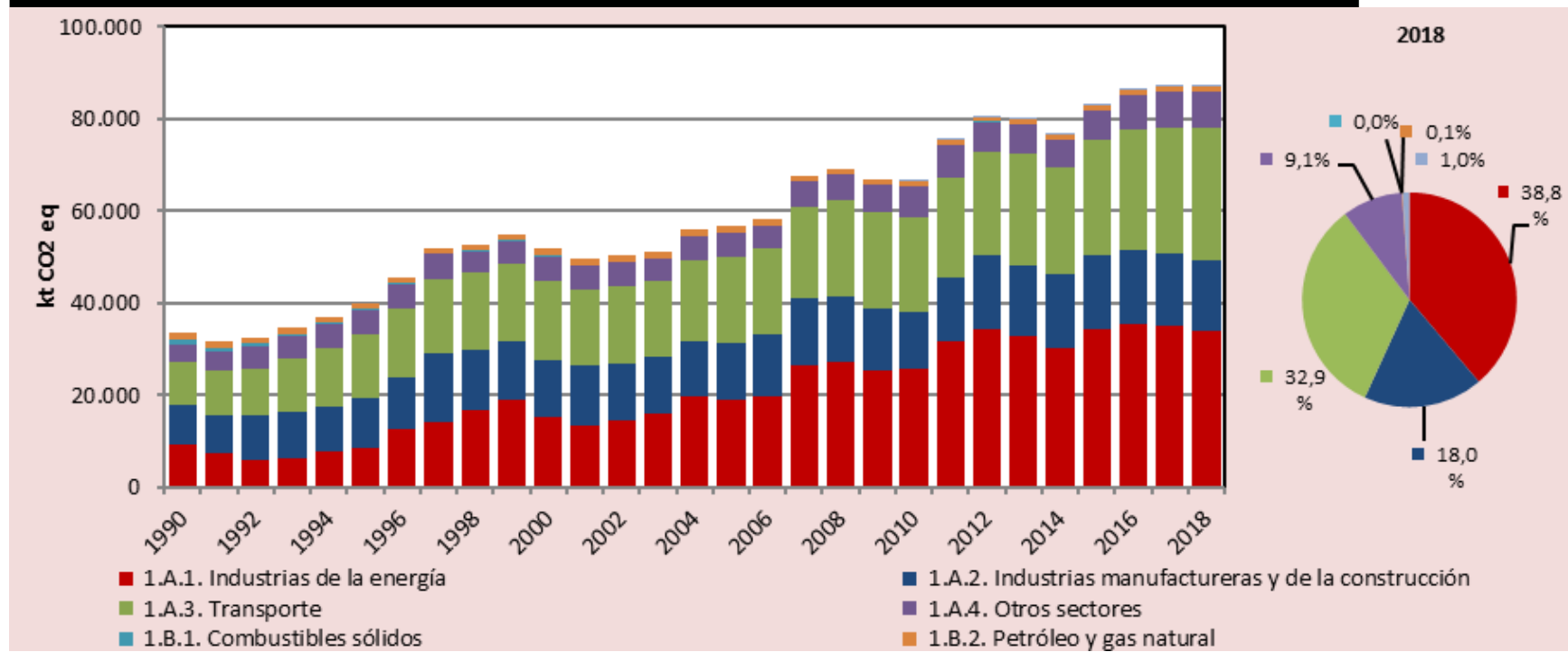
# 5. BARRERAS Y DISCONTINUIDADES VIALES





# 6. METAS CLIMÁTICAS Y EMISIONES DEL SECTOR TRANSPORTE

INGEI de Chile: Emisiones de GEI totales (kt CO<sub>2</sub> eq) por sector, serie 1990-2018



“ El GS es responsable de la mitad de las emisiones en el contexto urbano ”

Equipo Técnico Coordinador del MMA

Meta país al 2030

95  
MtCo2eq

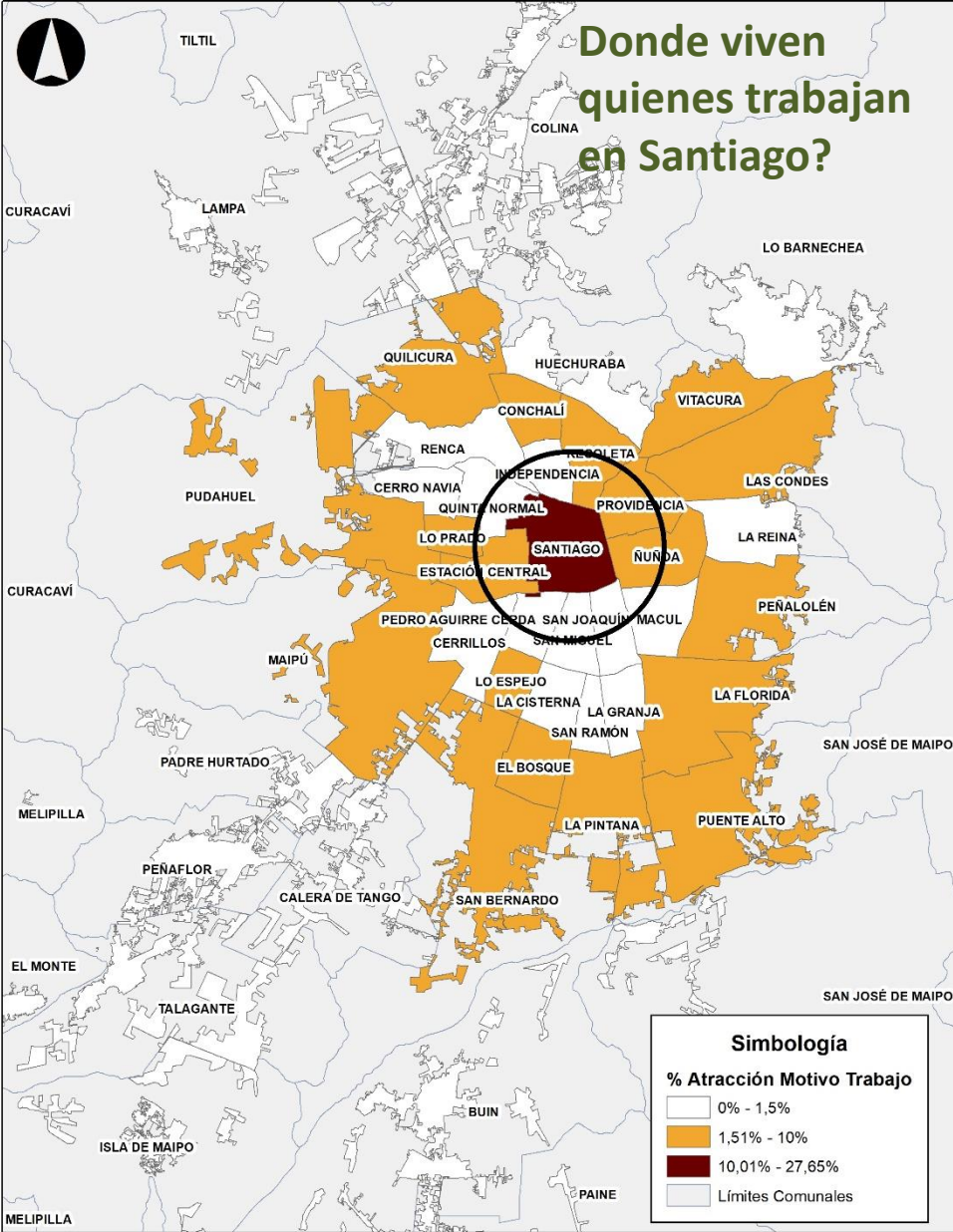
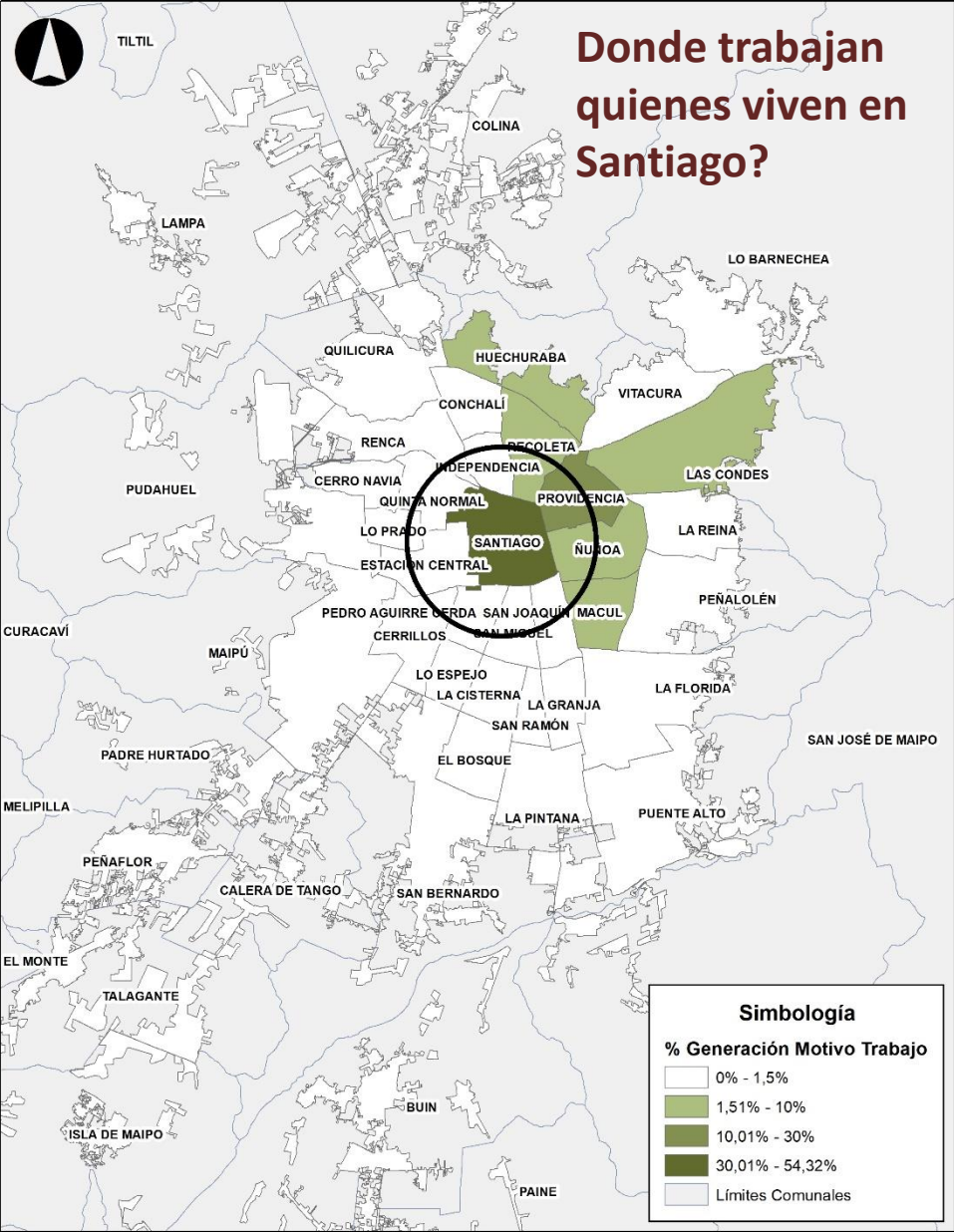
Al año 2018, las emisiones del sector transporte alcanzaron

28  
MtCo2eq

=

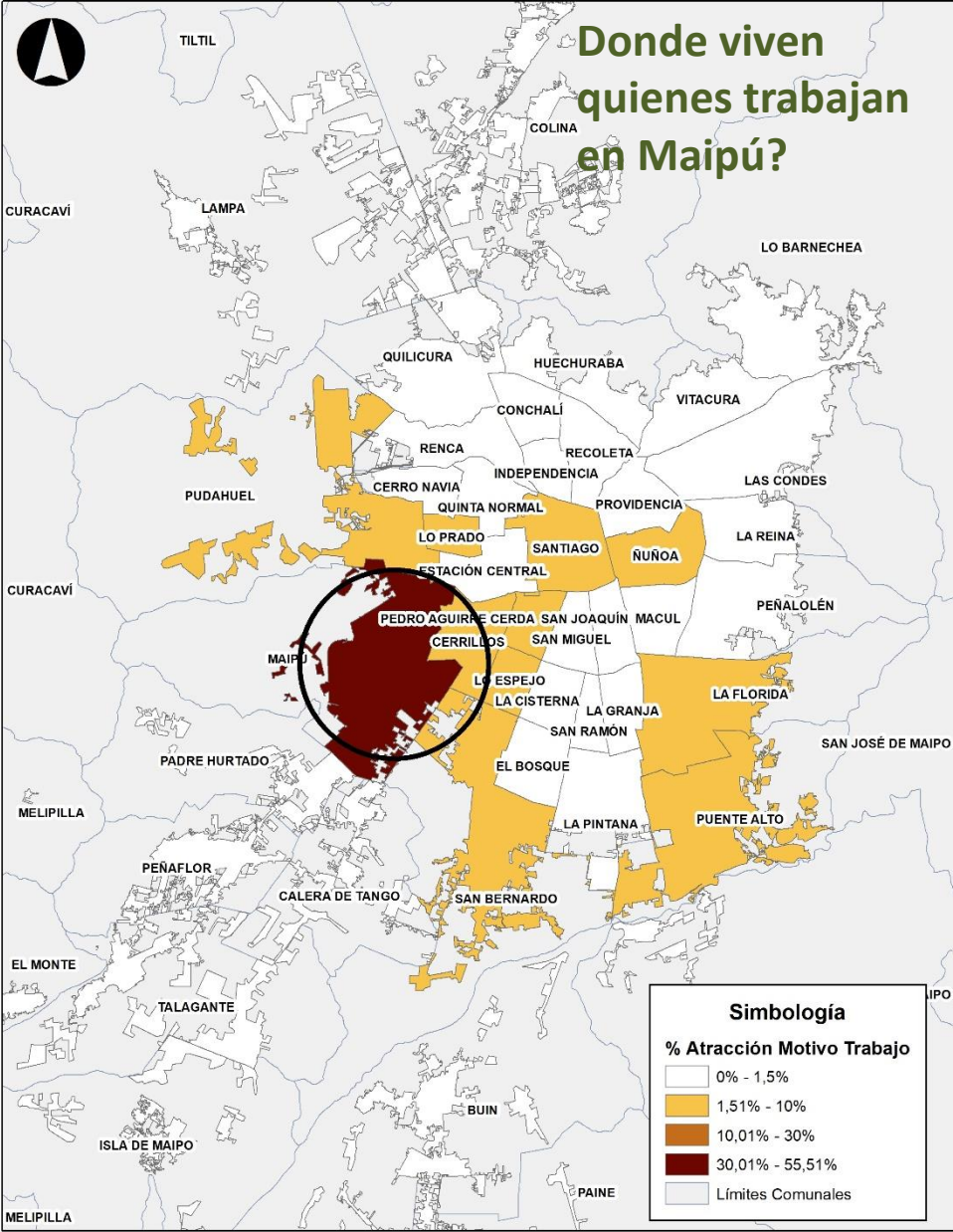
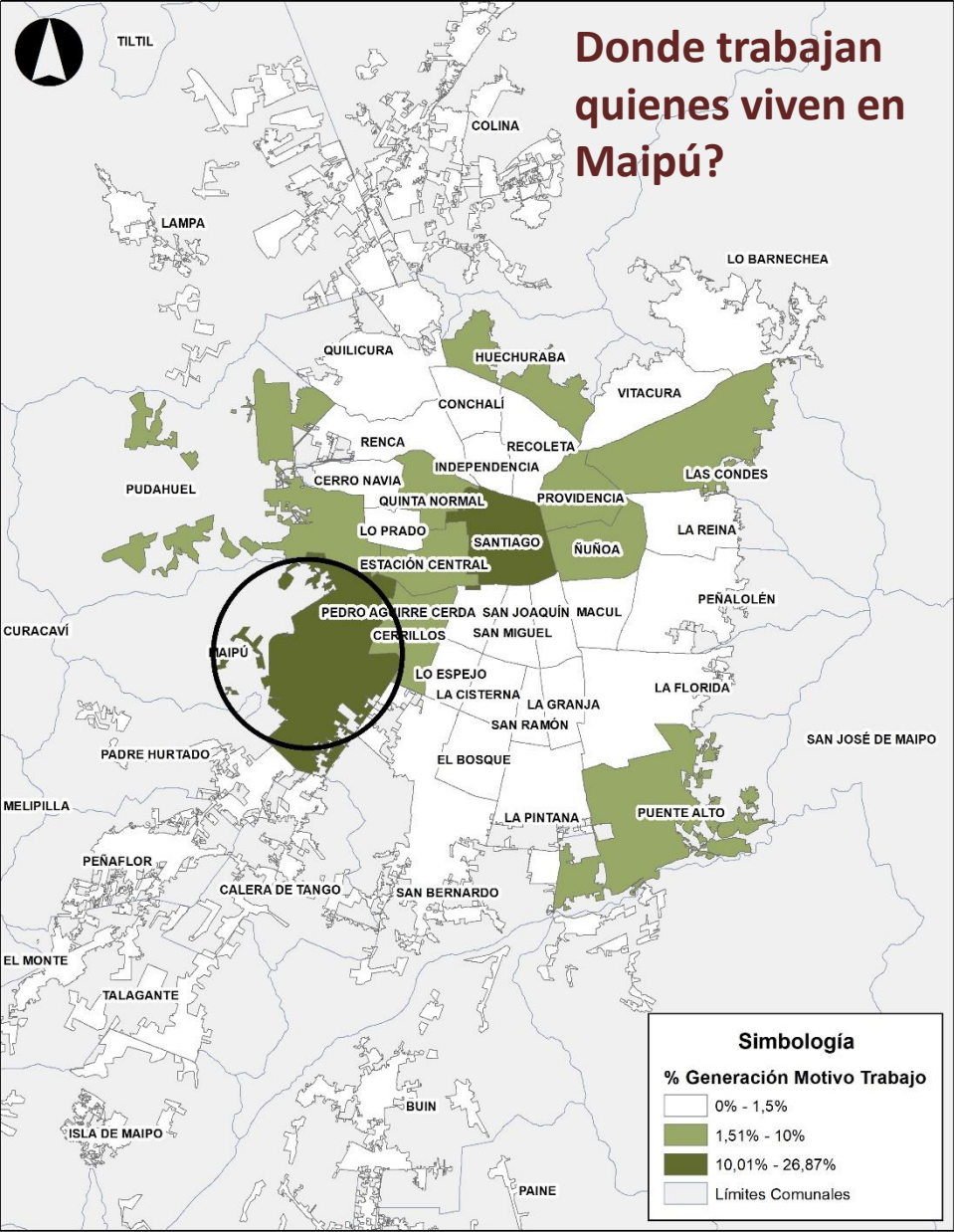
30%  
De la meta

# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS

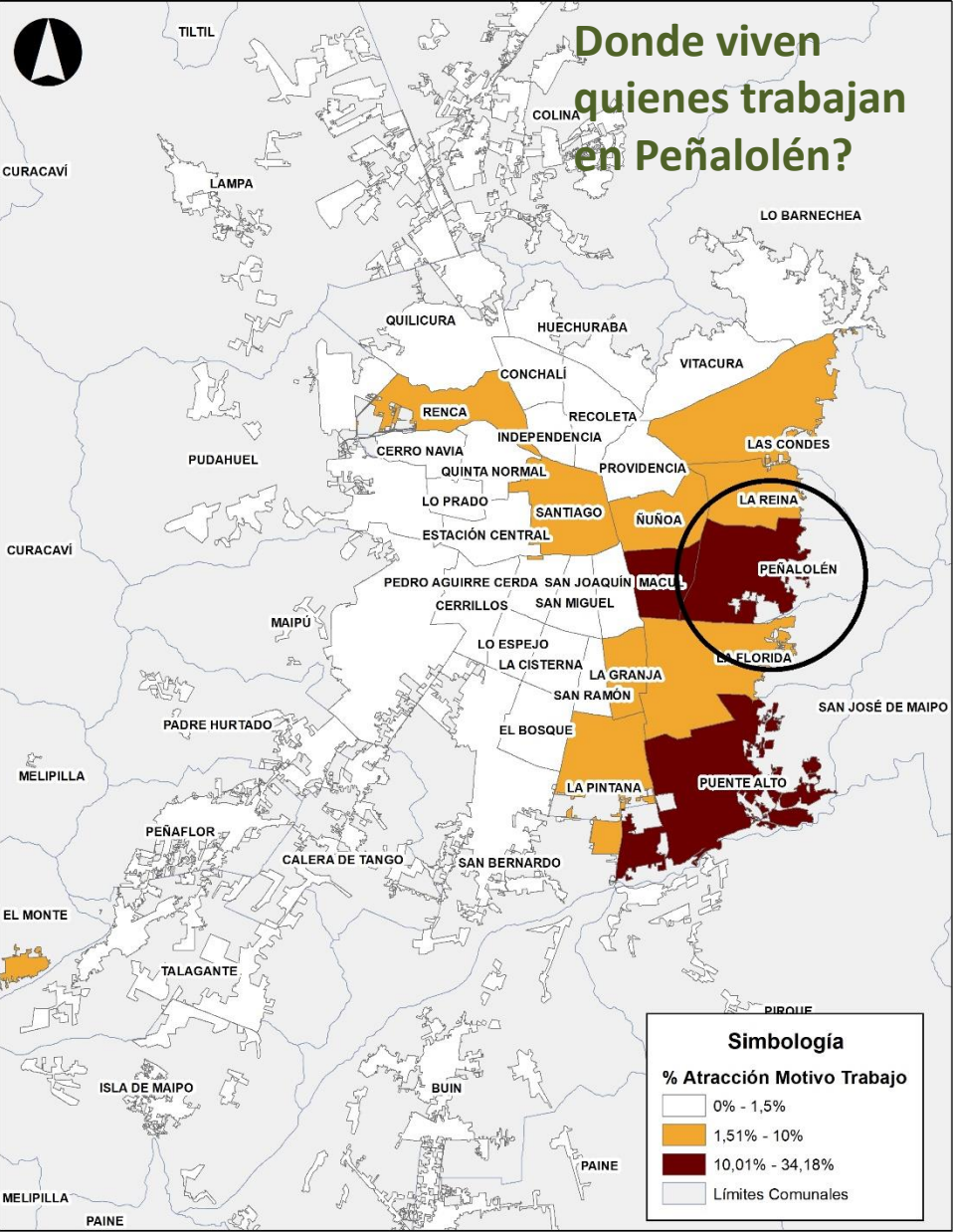
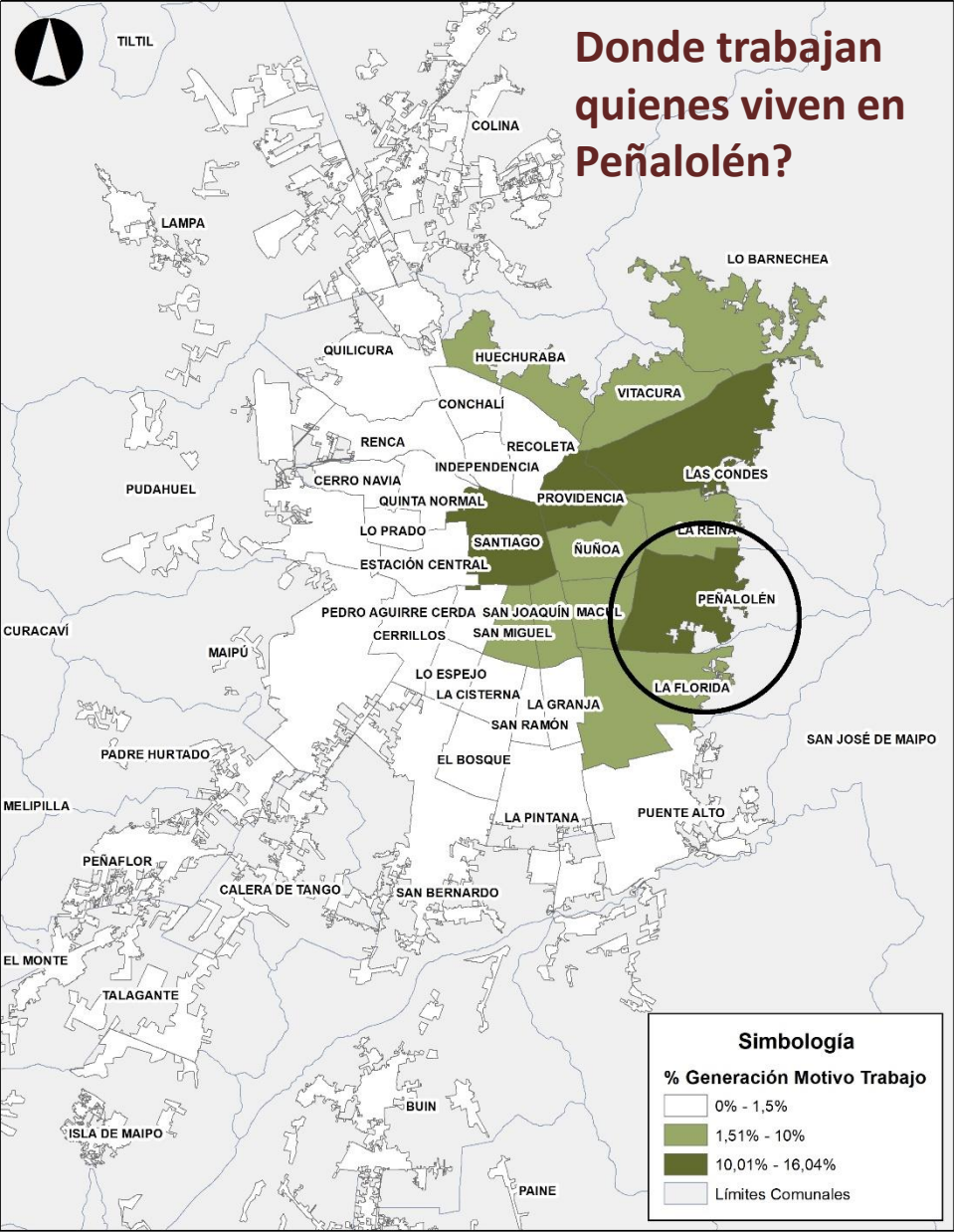




# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS

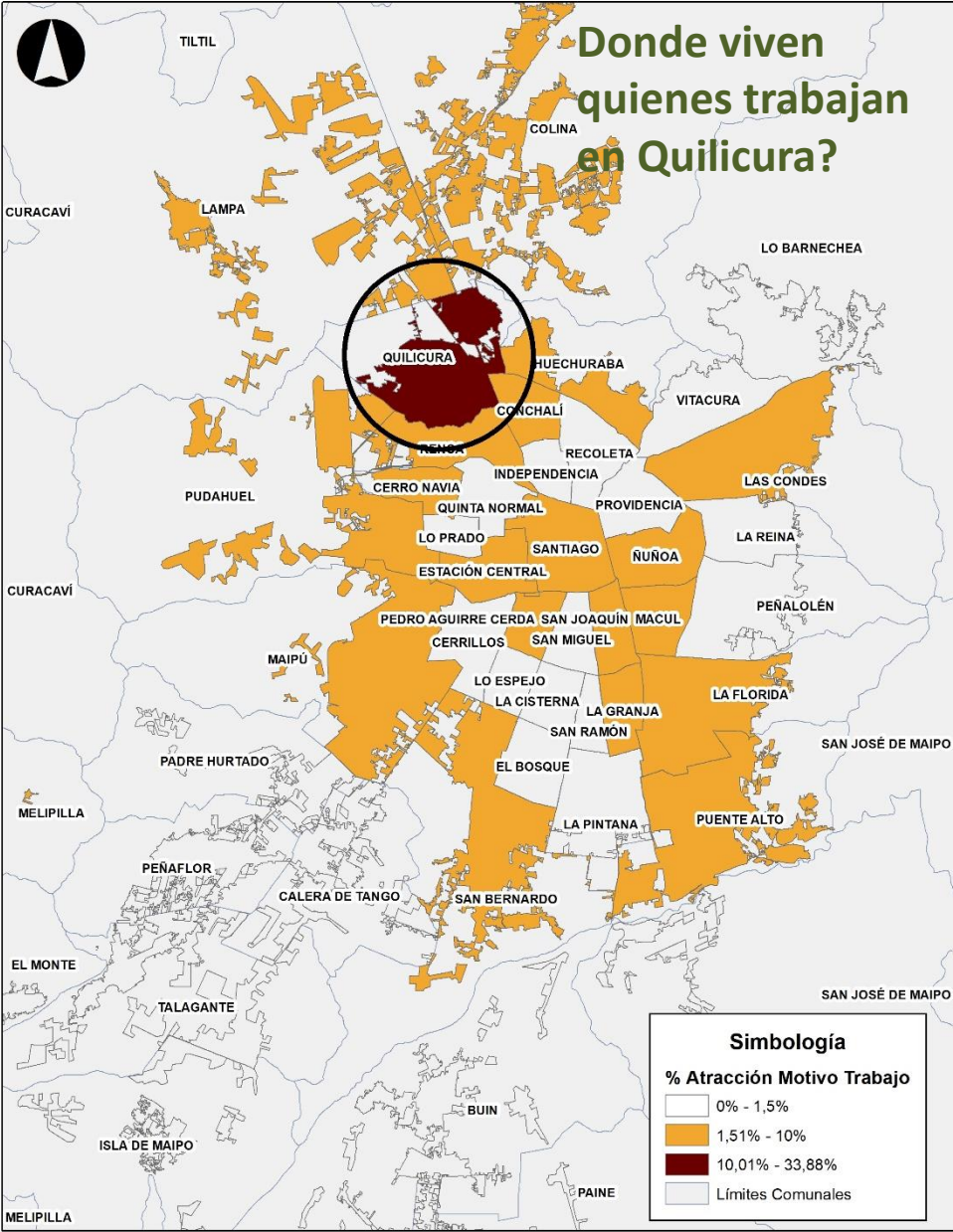
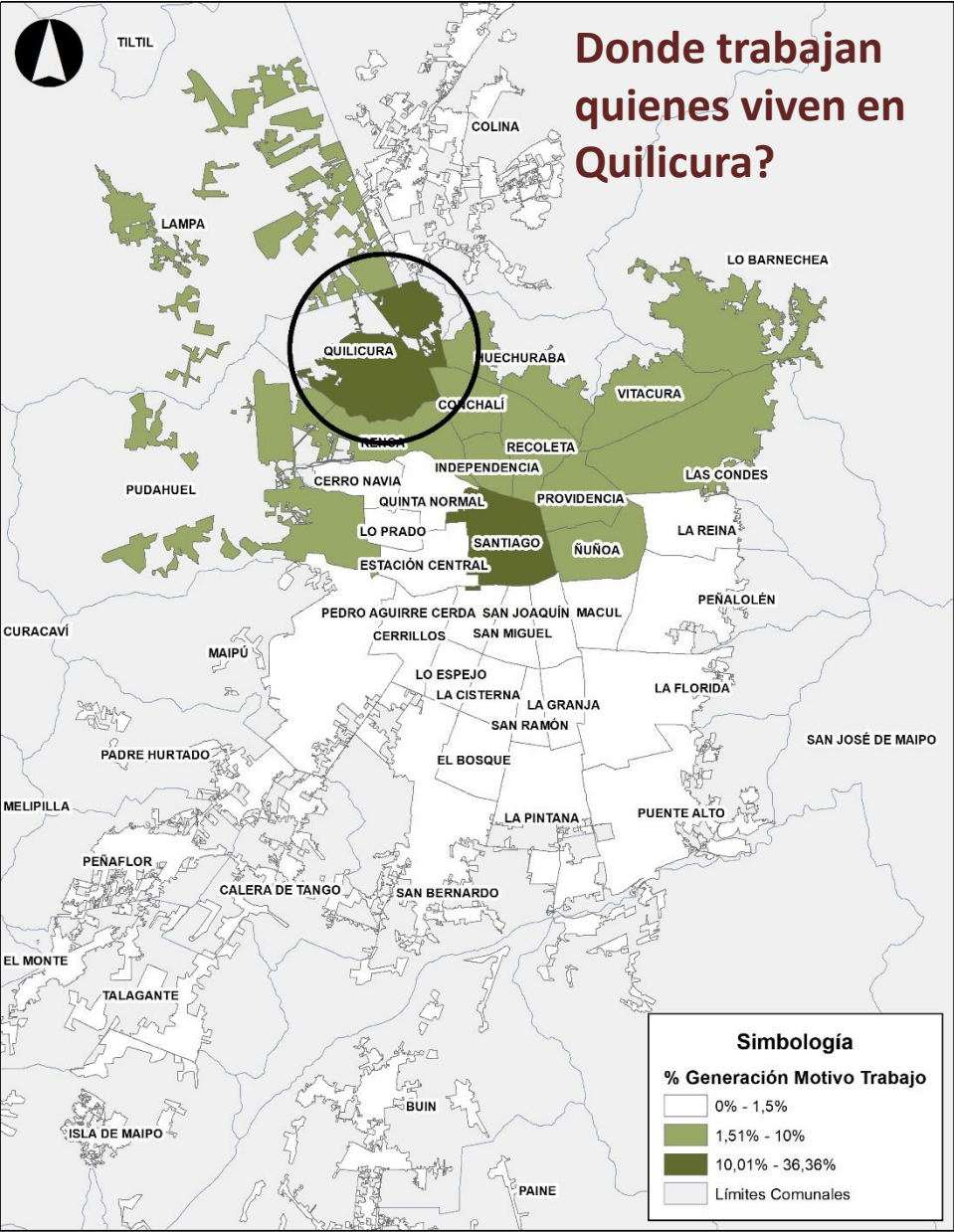


# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS



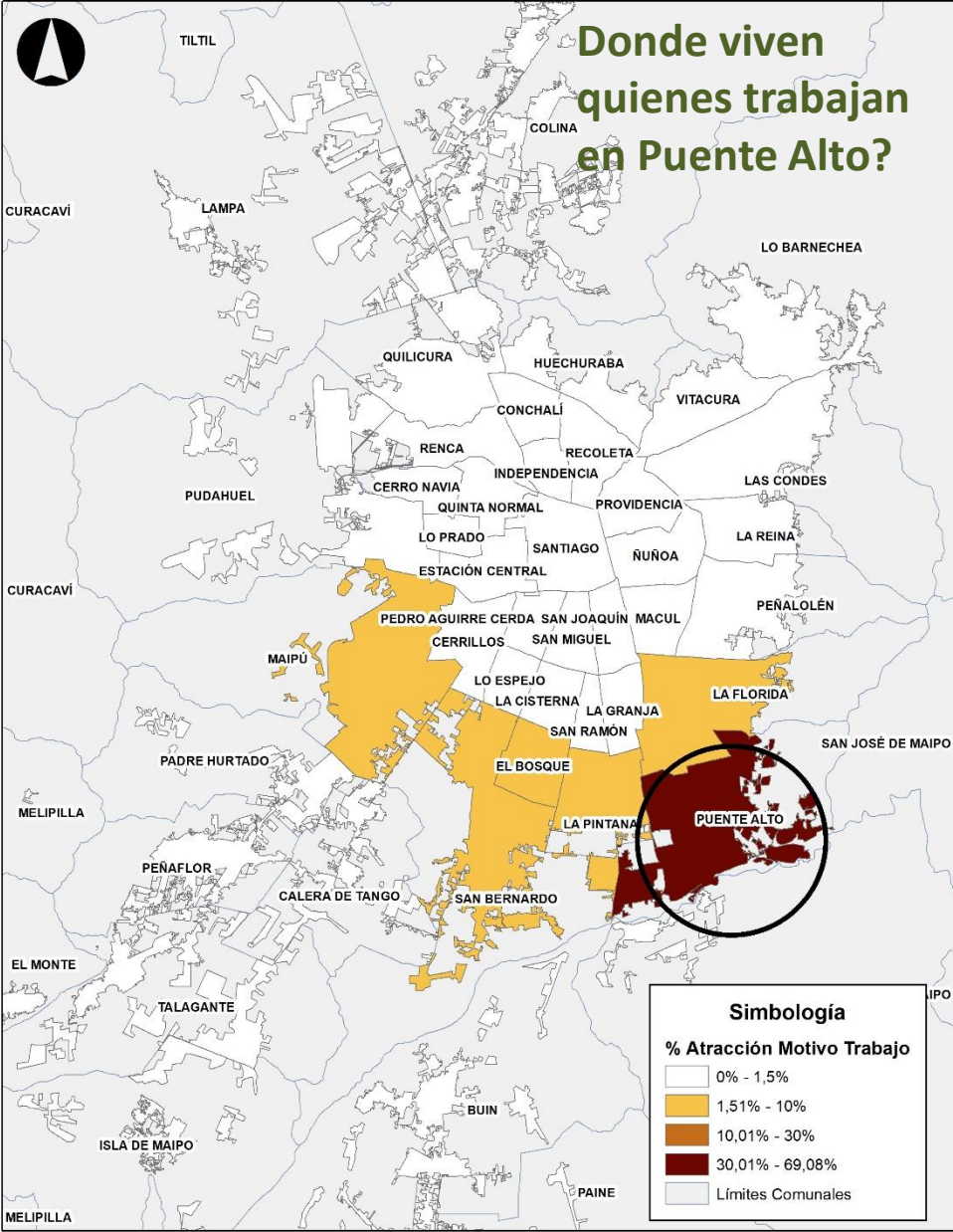
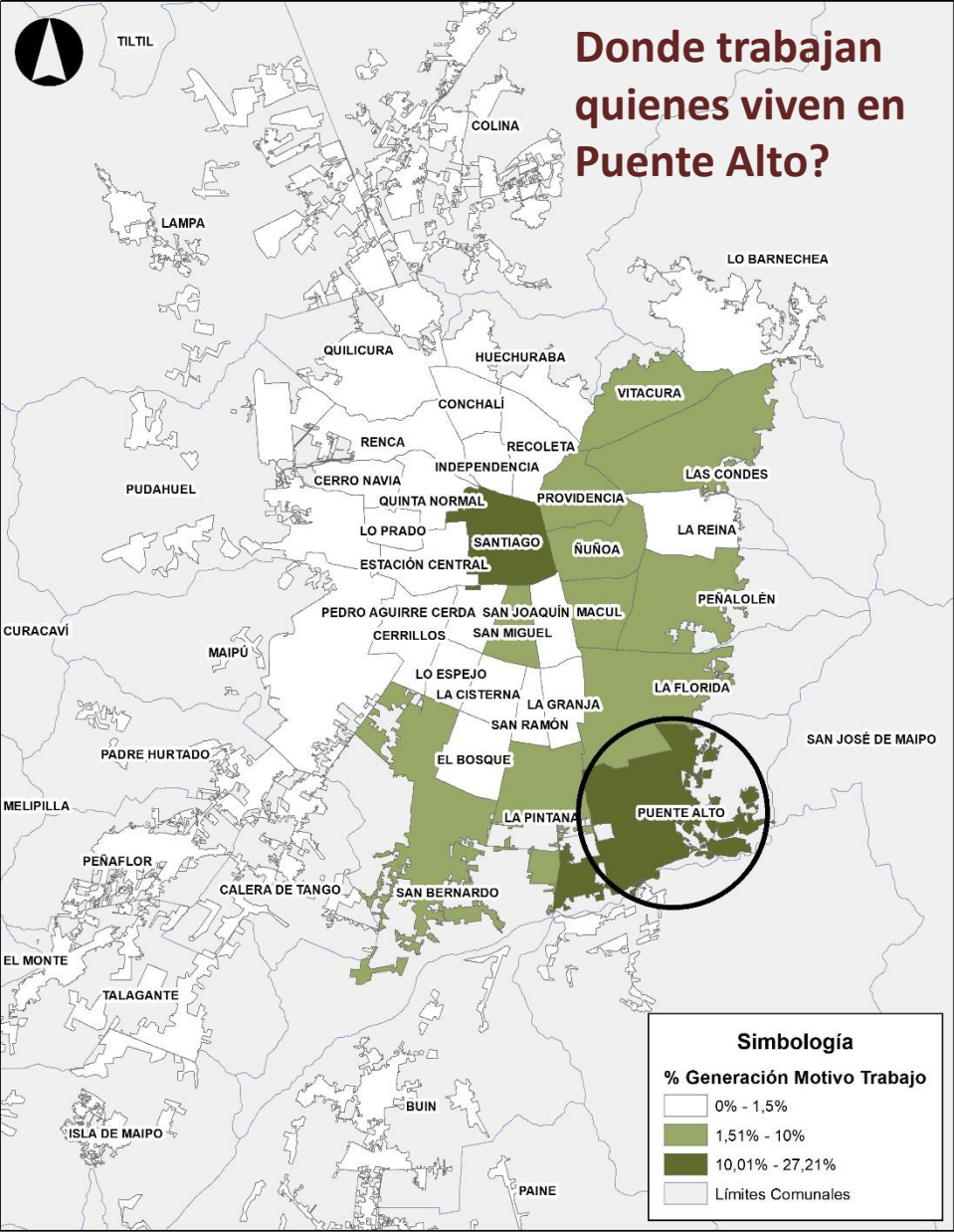


# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS



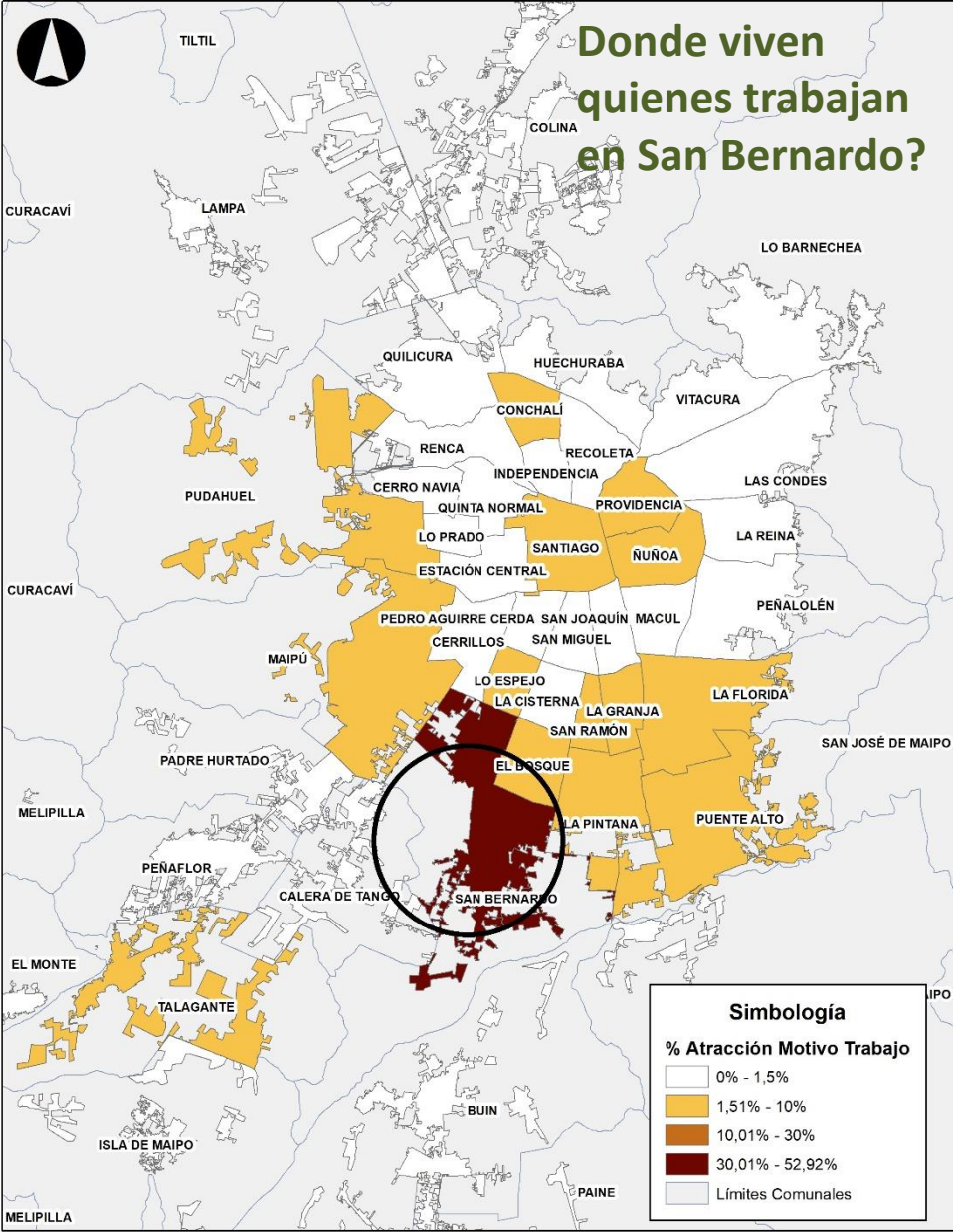
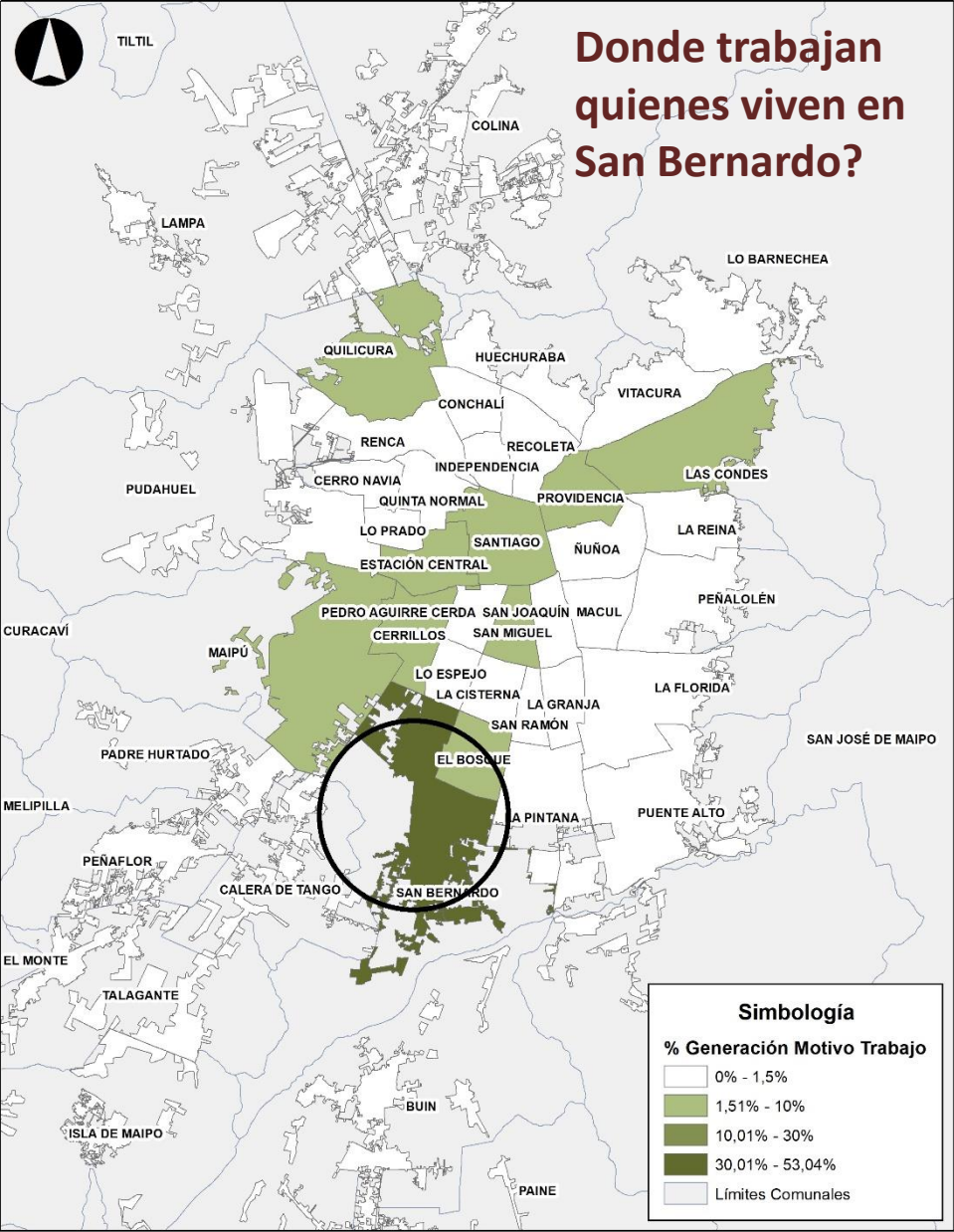


# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS

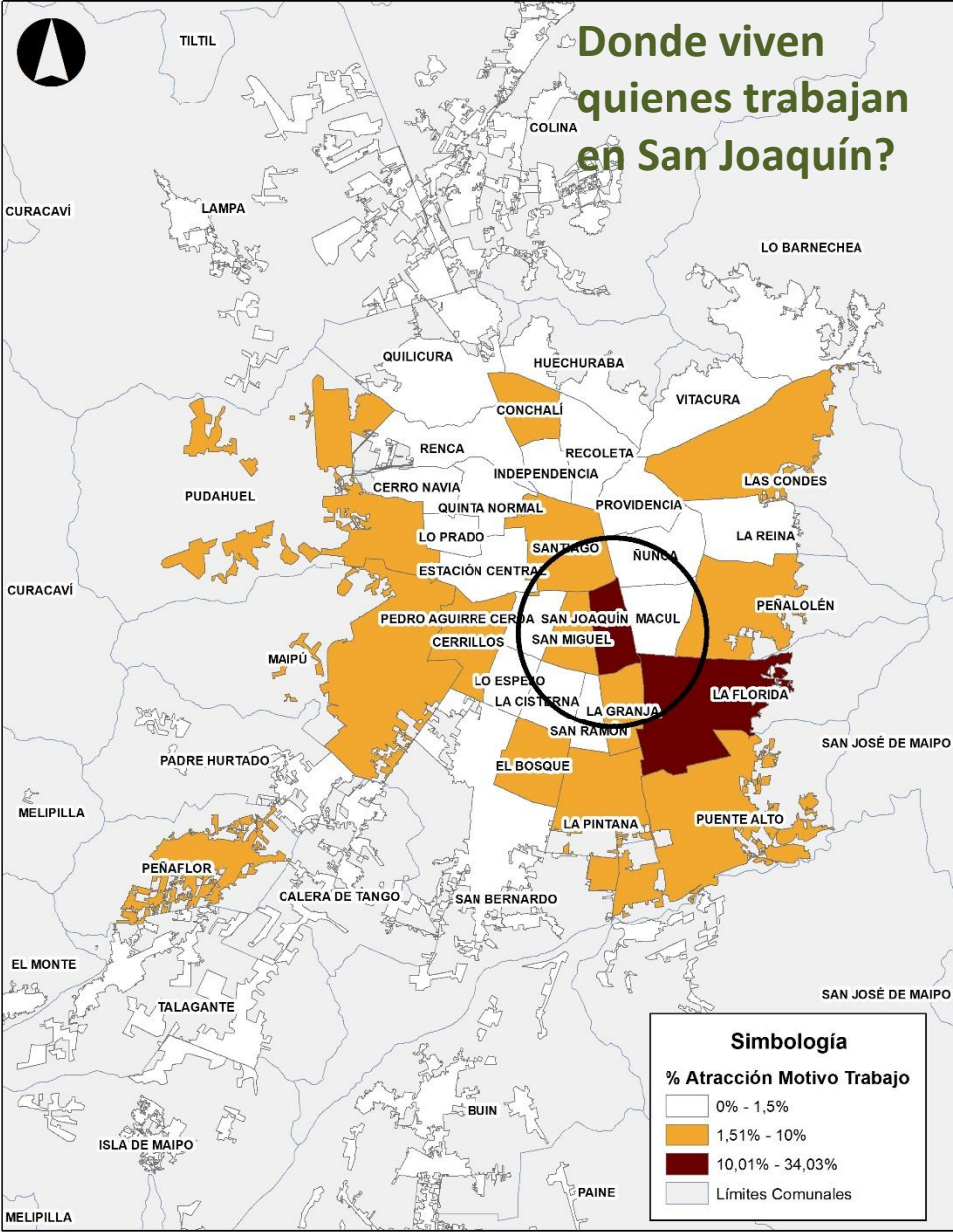
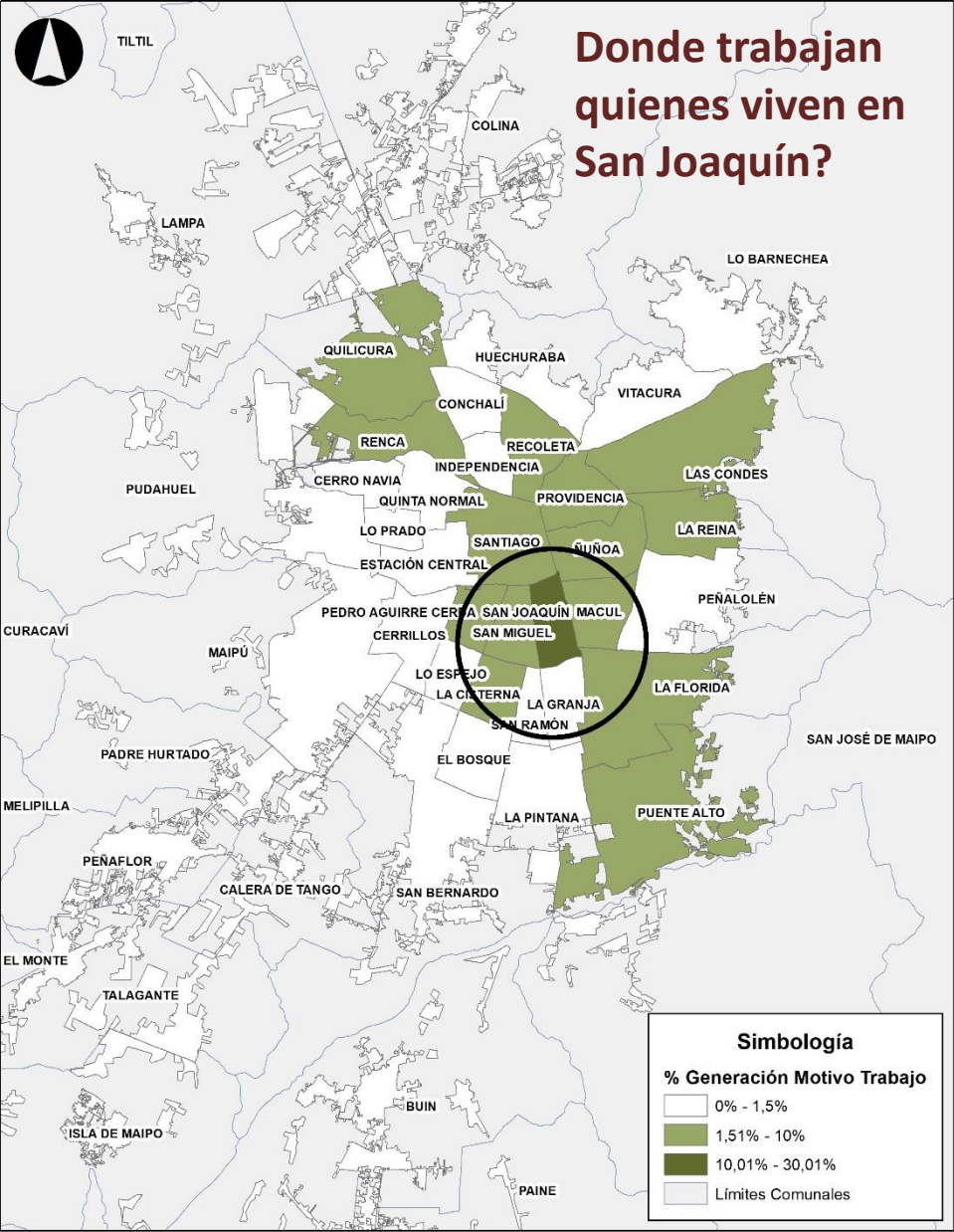




# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS

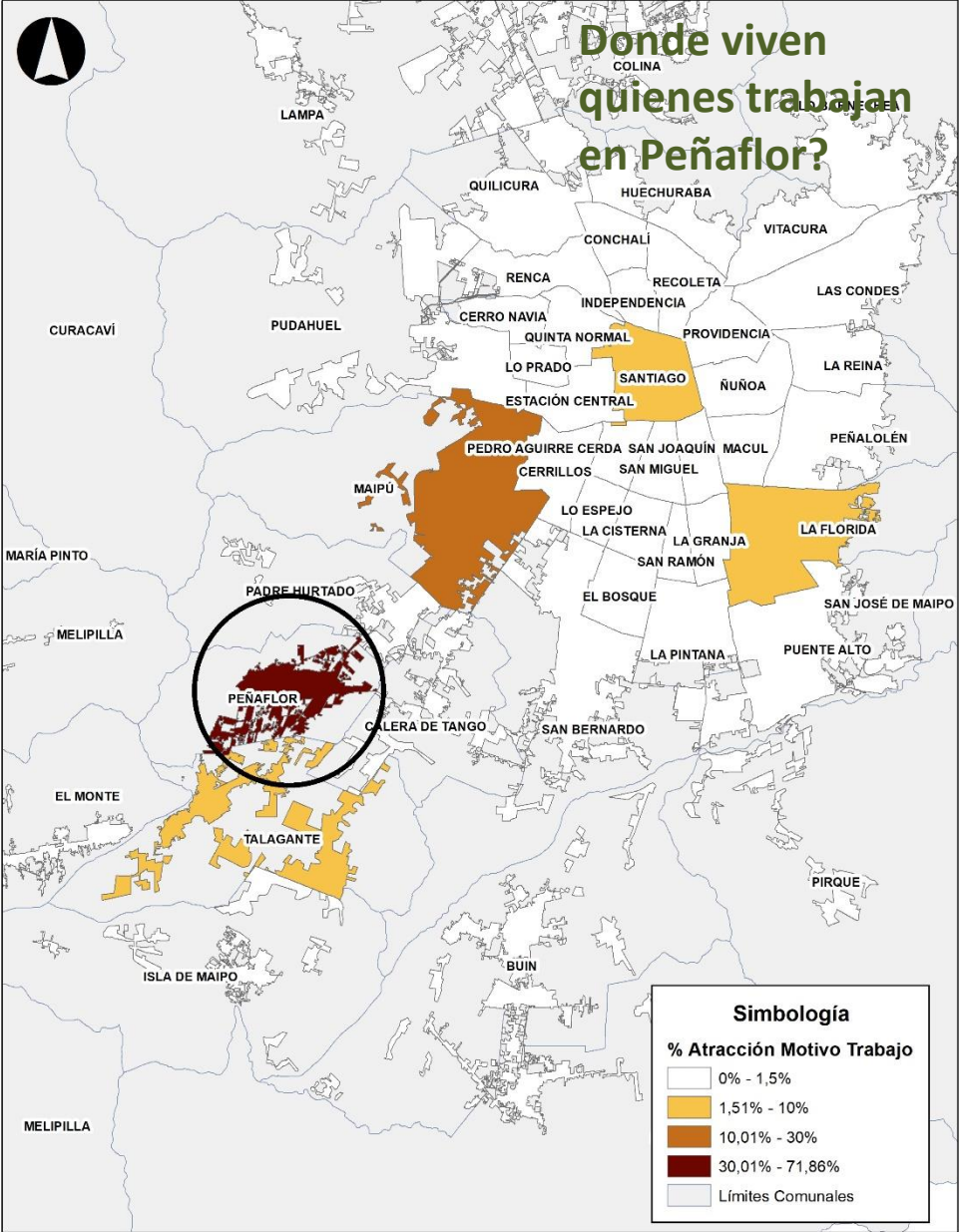
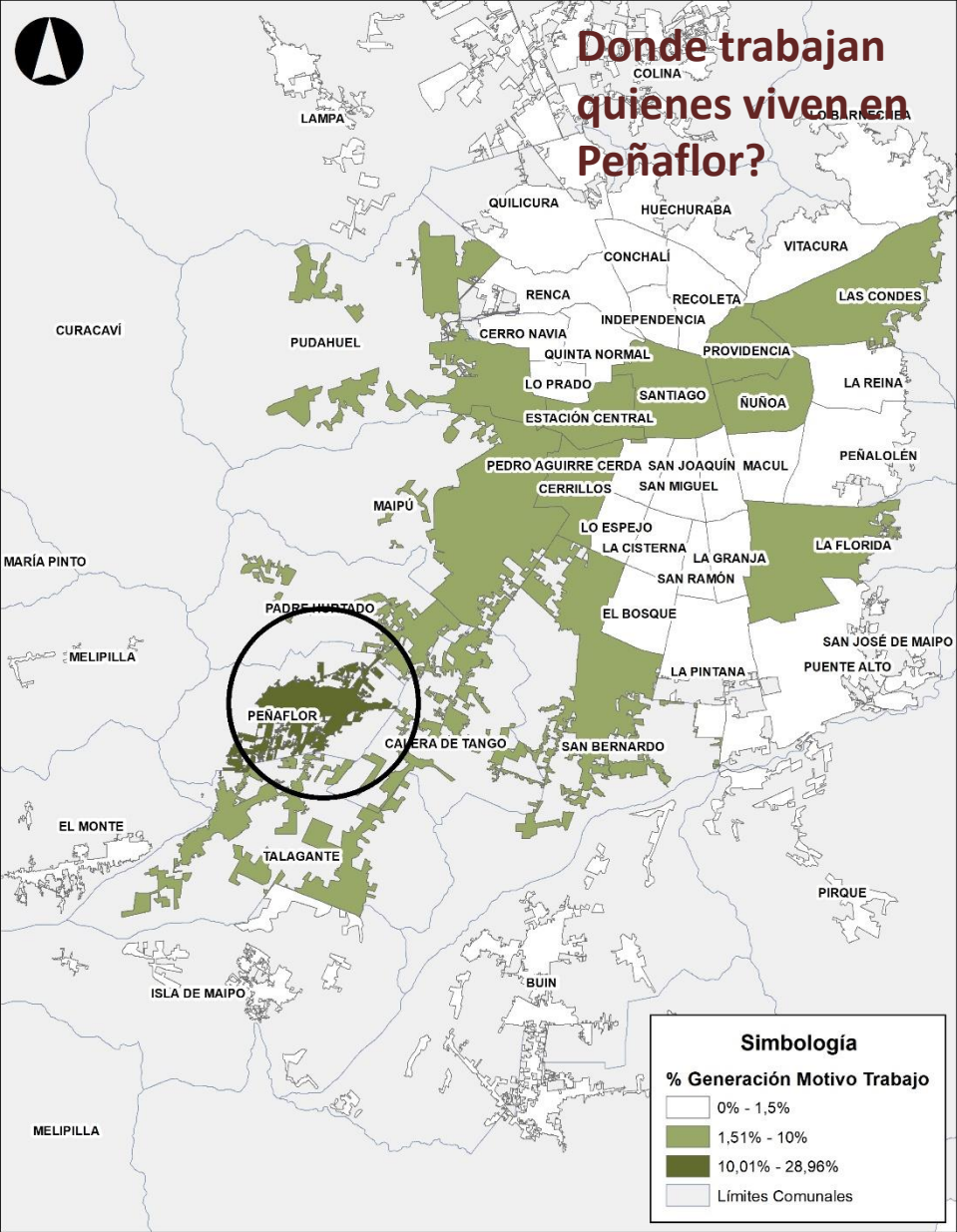


# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS

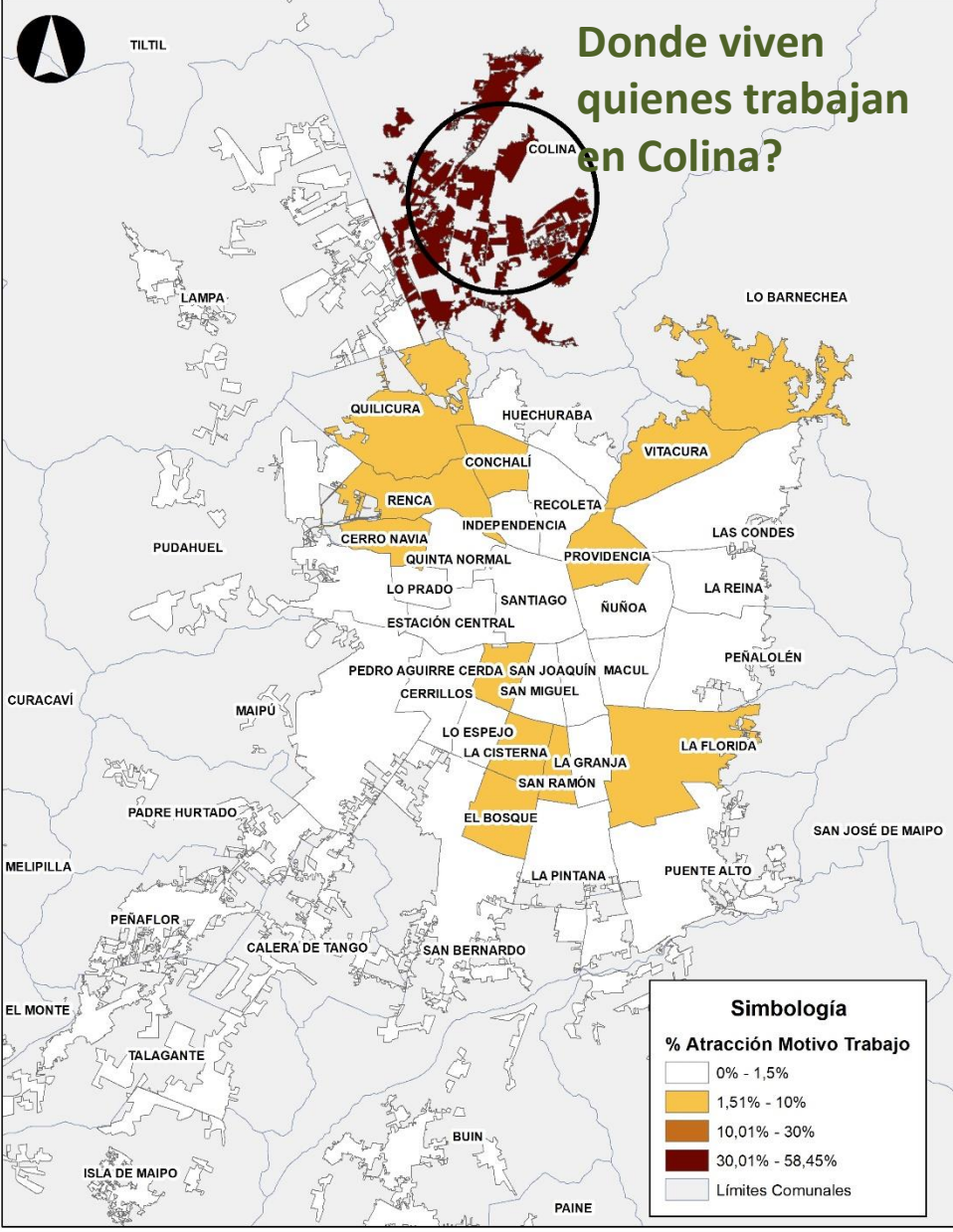
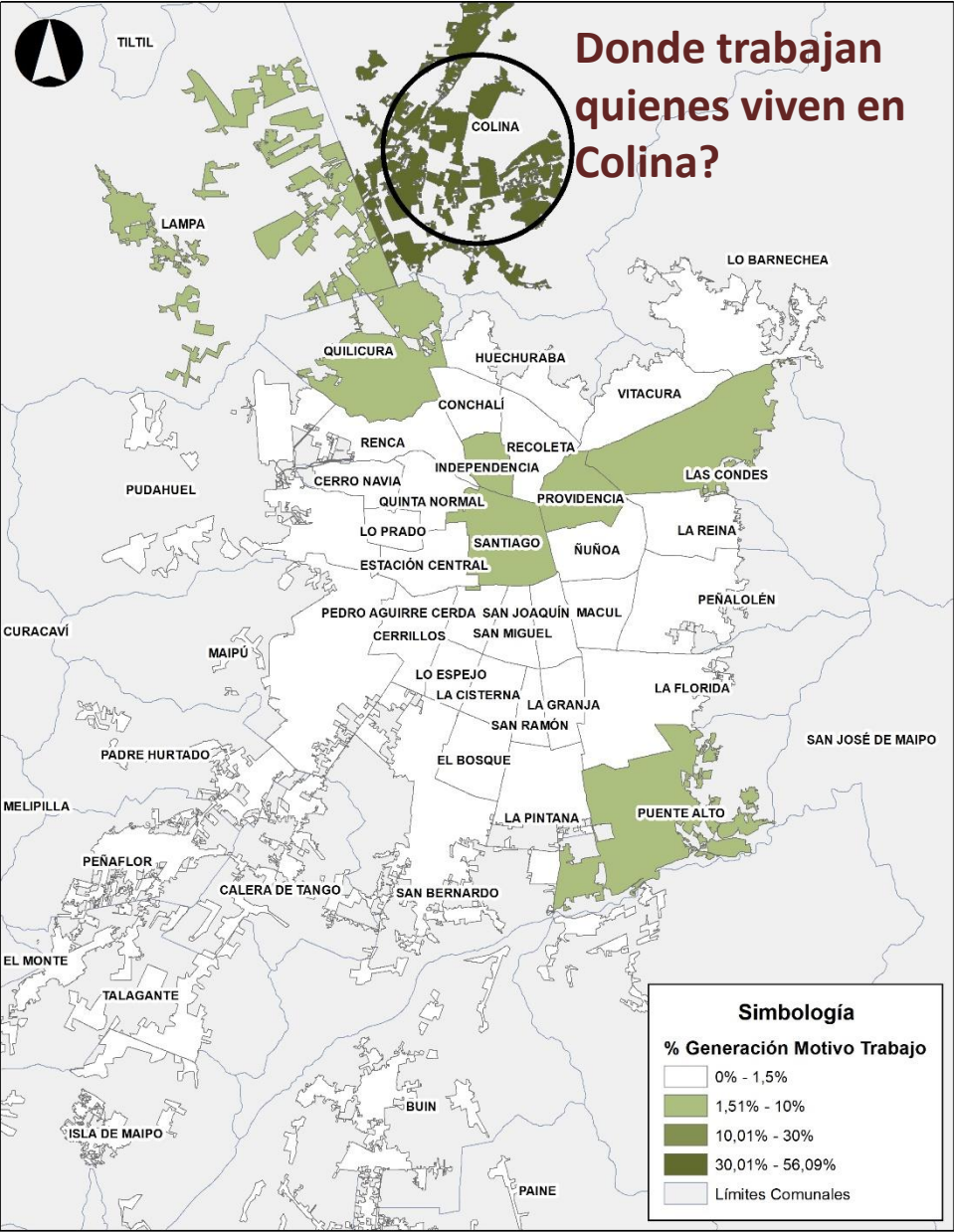




# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS



# 7. RELACIONES FUNCIONALES ENTRE COMUNAS





## SINTESIS DE DIAGNÓSTICO

**Alta proporción del total de viajes son intracomunales**

**Alta proporción de viajes laborales son de larga distancia**

**Concentración espacial de disponibilidad de automóvil**

**Transporte privado atiende viajes más cortos y más rápidos**

**Barreras urbanas que fragmentan el territorio**

**Metas climáticas exigen disminuir emisión de GEI**

**Gran diversidad de patrones de dependencia entre comunas**

## COMPONENTES DE UNA VISIÓN PARA LA MOVILIDAD DEL GRAN SANTIAGO

|   |                                                                                                                                                                                                    |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Una movilidad y un ordenamiento territorial que se retroalimenten sinérgicamente.                                                                                                                  |
| 2 | Una movilidad inclusiva con énfasis en la protección de poblaciones vulneradas, personas con movilidad reducida y/o discapacidad, así como la integración de la diversidad étnica y los migrantes. |
| 3 | Una logística integrada armónicamente al sistema de movilidad y al contexto urbano.                                                                                                                |
| 4 | Una ciudad donde los modos activos disponen de facilidades para su adecuada operación e integración.                                                                                               |
| 5 | Un sistema de transporte público sostenible, accesible, priorizado en el espacio urbano y orientado a la integración social y territorial.                                                         |
| 6 | Un ecosistema de transporte que promueva la innovación orientada a la calidad de vida y al desarrollo sostenible.                                                                                  |
| 7 | Una ciudad bien conectada e integrada que le de valor a sus diversas identidades territoriales.                                                                                                    |





**Gracias!**

[www.sectra.gob.cl](http://www.sectra.gob.cl)

