



GOBIERNO DE  
**CHILE**

**Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones  
Subsecretaría de Transportes**

25 de Mayo de 2010

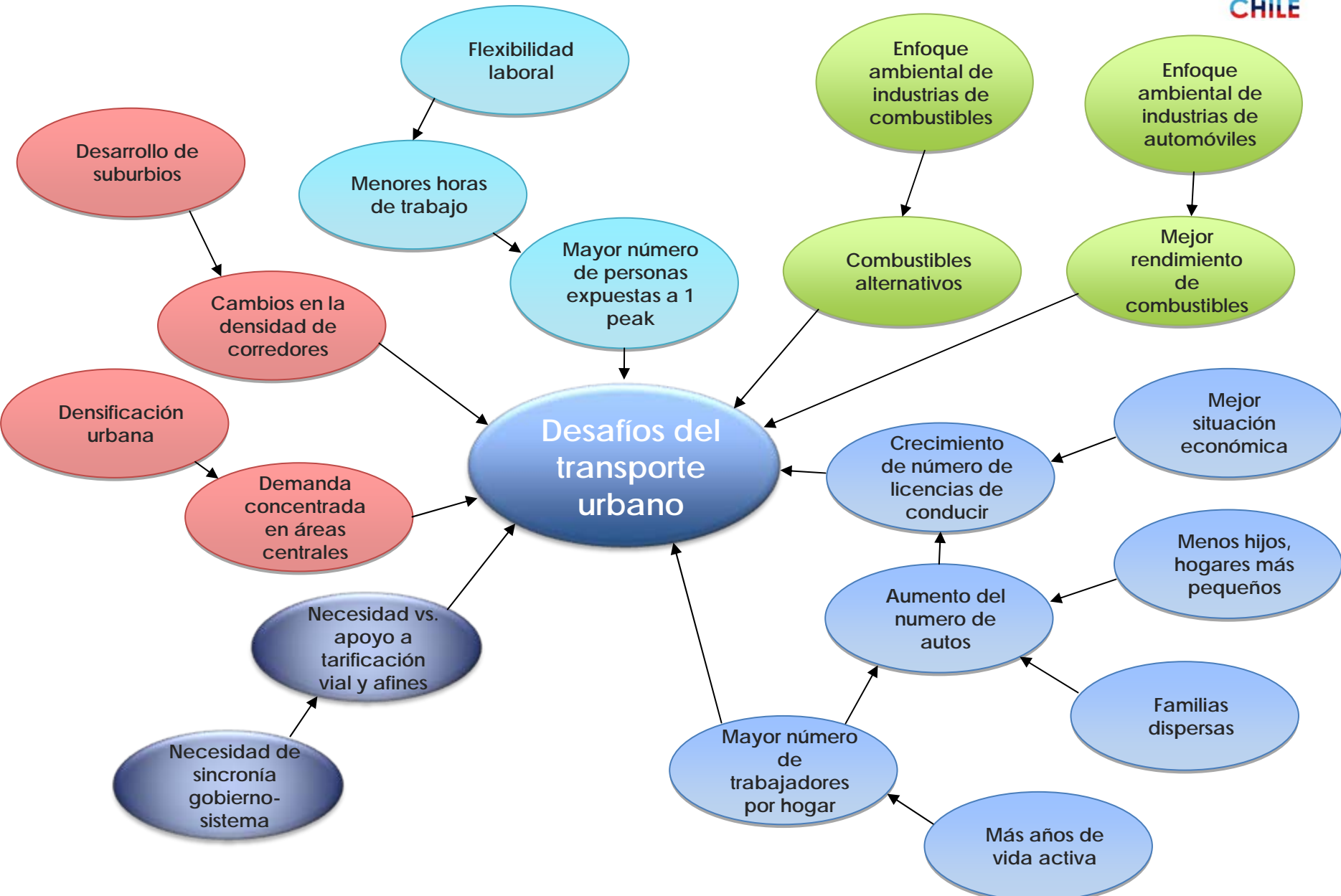
# Contenido

- ¿Hacia donde va el transporte?
- ¿Cómo se moverá Santiago?
- Desafíos
- Enfoque de planificación

# ¿Hacia dónde va el transporte?

- Conceptos dominantes
  - Movilización de personas y carga
  - Optimización de tiempos y costos
  - Calidad de servicio
- El futuro incluye inevitablemente...
  - Sustentabilidad
  - Tecnología

# El contexto futuro



# El contexto futuro



# Las principales tendencias

- **Enfoque tradicional**
  - Gestión por modos
  - Modelos estándar
  - Decisiones centrales
  - Gestión “de punto”
  - Cantidad
- **El objetivo**
  - Optimización
- **Enfoque futuro**
  - Sistemas integrados
  - Soluciones locales
  - Decisiones individuales
  - Gestión “de redes”
  - Calidad
- **El objetivo**
  - Calidad de servicio
  - Experiencia placentera de uso del sistema

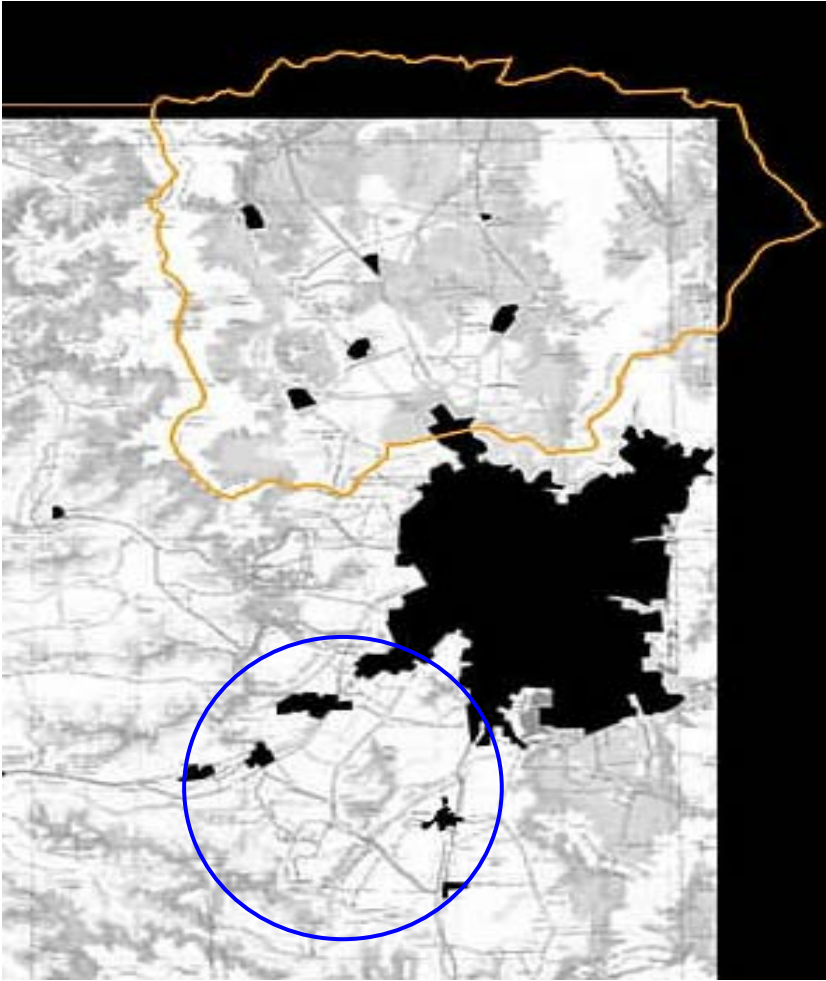
# El soporte institucional

- Enfoque tradicional
  - Funcional
  - Especialistas por disciplina
  - Financiamiento central
- Enfoque futuro
  - Matricial
  - Equipos de proyectos, “multivisión”
  - Diversos mecanismos, central, local, comunitario

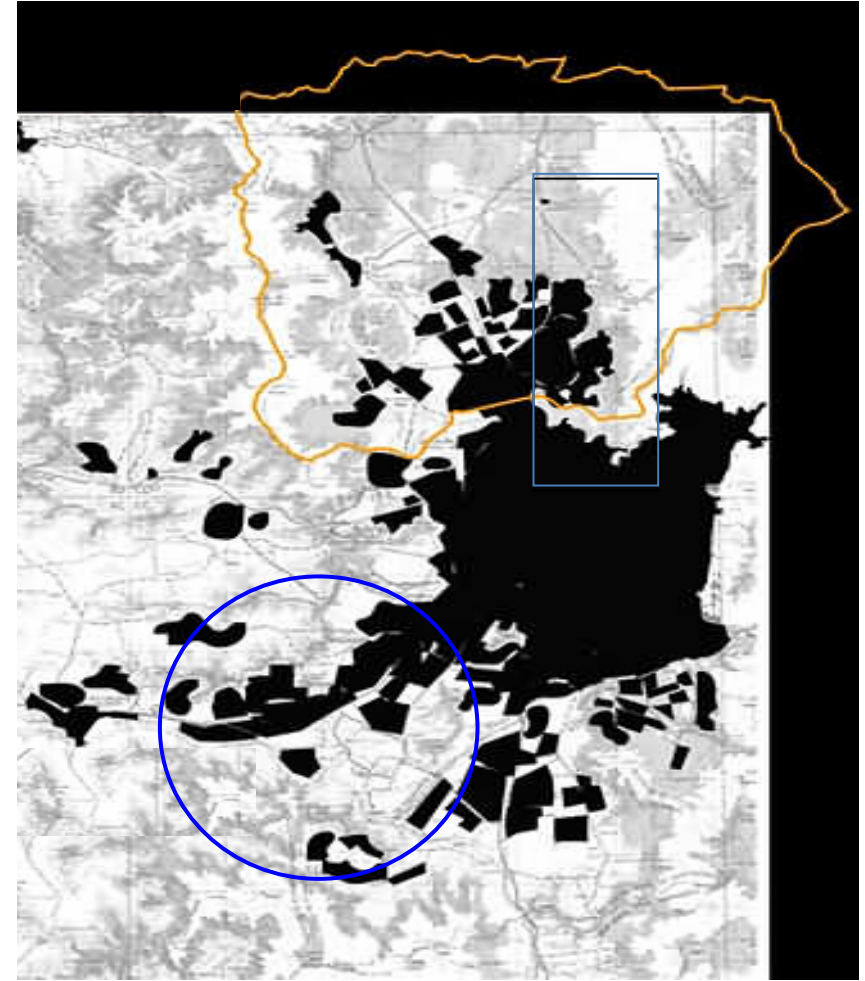
# Contenido

- ¿Hacia dónde va el transporte?
- ¿Cómo se moverá Santiago?
- Desafíos
- Enfoque de planificación

# ¿Cómo se moverá Santiago?



2003



2024

# ¿Cómo se moverá Santiago?

## Índice de propiedad de vehículos (vehículos/1,000 hab.)

<i>Región</i>	<i>1995</i>	<i>2000</i>	<i>2005</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2020</i>	<i>Incremento porcentual</i>
Norte América	746.1	781.1	796.8	798.5	789.6	765.0	2.5
Europa Occidental	437.1	464.6	488.5	507.2	517.6	530.0	21.3
OCDE (Pacífico (Japón, NZ, Aus)	541.2	575.9	596.8	610.5	608.0	590.0	9.0
Unión Soviética	104.2	120.0	139.9	162.5	184.0	205.0	96.8
Europa del Este	174.5	207.3	242.7	275.4	344.5	450.0	157.9
Economías con Planificación Central, incluida China	7.7	13.2	18.7	24.4	29.7	35.0	354.5
Otros del Pacífico Asiático	56.5	79.2	100.5	121.4	143.5	160.0	183.0
Sudasia, incluida India	6.5	9.7	13.5	18.2	23.7	32.0	393.1
Oriente Medio y África del Norte	24.3	30.6	34.5	38.7	38.8	38.0	56.3
América Latina, incluido México	99.4	109.8	124.2	140.5	158.8	180.0	81.1
África Sub-sahariana	21.1	21.1	21.1	21.1	21.1	21.0	-0.3

Fuente: Elaboración propia a partir de Fulton y Eads (2004).

# ¿Cómo se moverá Santiago?

- Diferentes tendencias posibles
  - Densificación de corredores...
    - ¿o su debilitamiento si los nuevos centros son autosustentados?
  - Mayor número de autos, congestión...
    - ¿vías tarifadas? - ¿restricciones de acceso? - ¿nuevas autopistas? - ¿más zonas de caminata y bicicletas? - ¿todo lo anterior conviviendo?
  - Mejor tecnología, planificación eficiente de los viajes...
    - ¿comunicación uno a uno?
  - Oferta diversificada, mayor número de opciones...
    - motorizadas y no motorizadas – transporte público y privado
  - Participación activa de ciudadanos en la planificación urbana...
    - ¿Ciudades y transporte “a la medida” de las comunidades?

# Contenido

- ¿Hacia dónde va el transporte?
- ¿Cómo se moverá Santiago?
- **Desafíos**
- Enfoque de planificación

# Segmentación vs. Eficiencia

- Cada ciudad tiene un patrón de viajes
- Se requiere resolver necesidades diversas
  - Género
  - Edad
  - Actividad
  - Nivel de ingreso
  - Raíz cultural
- Usar tecnología para registrar tendencias
- Planificación integrada de tendencias socio-demográficas y de viajes
- Un único modelo no lo resuelve todo

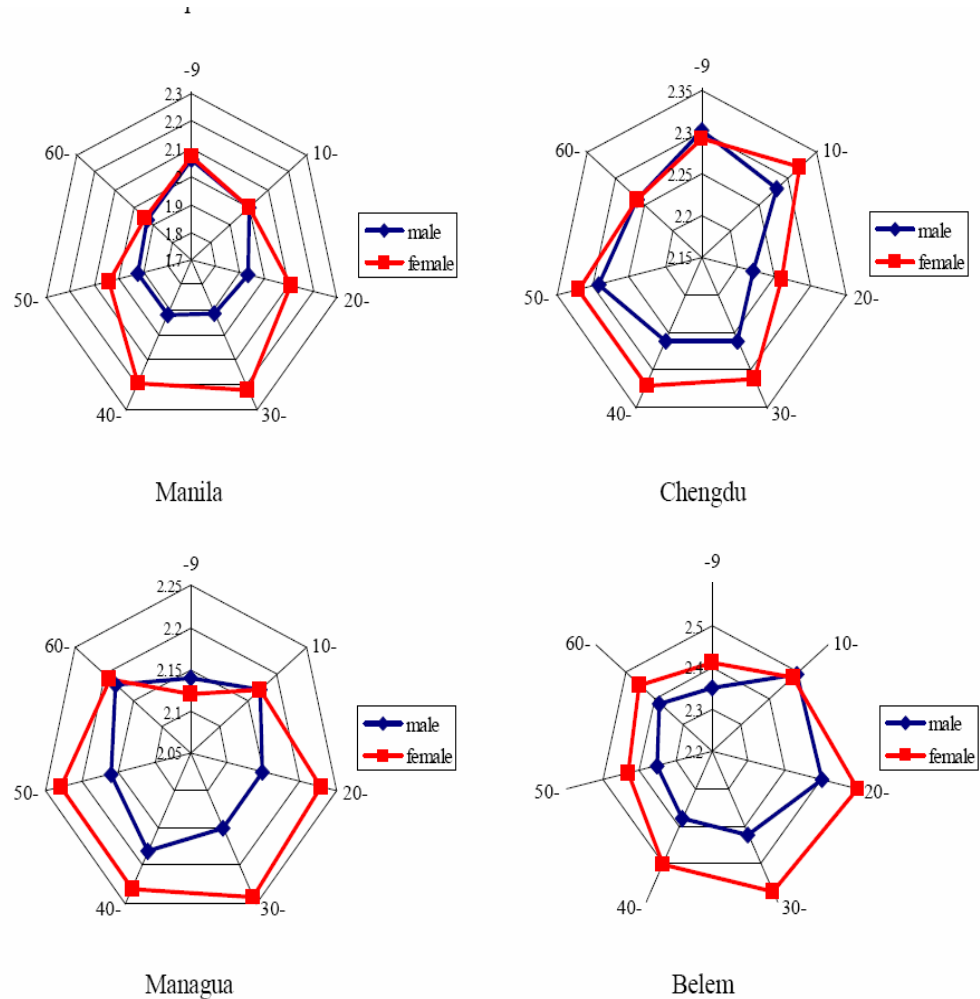


Figure-5(1) Number of Generated Trips Per Person by Age & Gender

# Desafíos

Cambiar **condiciones estructurales** de la planificación de transporte, entre otras:

- Facultades **dispersas** e instrumentos radicados en diversos organismos sectoriales
- Planificación en torno a **modos de transporte**, limitado énfasis en combinaciones e integración
- **Distorsiones** por la vía de impuestos y cargos dificultan la diversidad de la oferta
- Visión técnica **restringida** a un modelo predominante
- Aún **débil integración** efectiva entre organismos responsables

# Desafíos

Generar una adecuada capacidad de respuesta a las necesidades de la población:

- Diseñar desde la demanda, no desde la oferta (satisfacción y aceptación deben ser tan importantes como frecuencia y precio)
- Acceso definido por capacidad de contacto en diversos sentidos, no sólo por cercanía física al modo
- Soluciones de transporte como una forma de **apoyo al uso de la ciudad**, no como un fin en sí mismo
- Respuestas de transporte deben reflejar elementos de identidad local



GOBIERNO DE  
**CHILE**

**Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**  
**Subsecretaría de Transportes**

25 de Mayo de 2010