



REPORTE DE MOVILIDAD 2025

DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

MARZO 2026



red
Movilidad

Contenido

1. Contexto y propósito	3
2. Fuentes de información y enfoque metodológico	4
3. Encuesta de Movilidad 2025	7
3.1 Metodología	7
3.2 Caracterización de la muestra y representatividad	8
4. Movilidad usando datos de telefonía móvil	10
5. Resultados finales nueva herramienta de movilidad	13
6. El impacto del teletrabajo en la movilidad	17
7. Distribución territorial de la movilidad	18
8. Transporte público: principales resultados	19
9. Cómo se mueve la ciudad: partición modal	19
10. Principales conclusiones	22
11. Mirada hacia adelante	23



1. Contexto y propósito

La movilidad urbana es un componente fundamental de la calidad de vida en el Gran Santiago. Define la capacidad de las personas para acceder al trabajo, la educación, los servicios, las redes de apoyo y las oportunidades económicas que ofrece la ciudad. Al mismo tiempo, incide directamente en su experiencia cotidiana, al afectar la congestión vial, la contaminación atmosférica, el consumo energético y la forma en que se utiliza el espacio público.

En los últimos años, la ciudad ha experimentado transformaciones relevantes: cambios demográficos, modificaciones en los patrones de localización de actividades, incorporación de nuevas tecnologías, nuevos modos, la irrupción de la logística de última milla y una expansión del teletrabajo que ha alterado los horarios y la frecuencia de los desplazamientos. En este contexto, resulta fundamental contar con información actualizada y confiable sobre cómo, cuánto y por qué se mueven las personas en la ciudad. Esto implica comprender los distintos propósitos de viaje, el uso de diversos modos de transporte, el género y edad de quienes se mueven, junto a las condiciones de movilidad según corporalidad y entornos territoriales. Solo considerando esta diversidad es posible diseñar políticas, infraestructuras y servicios que respondan de manera efectiva a las necesidades reales de la población.

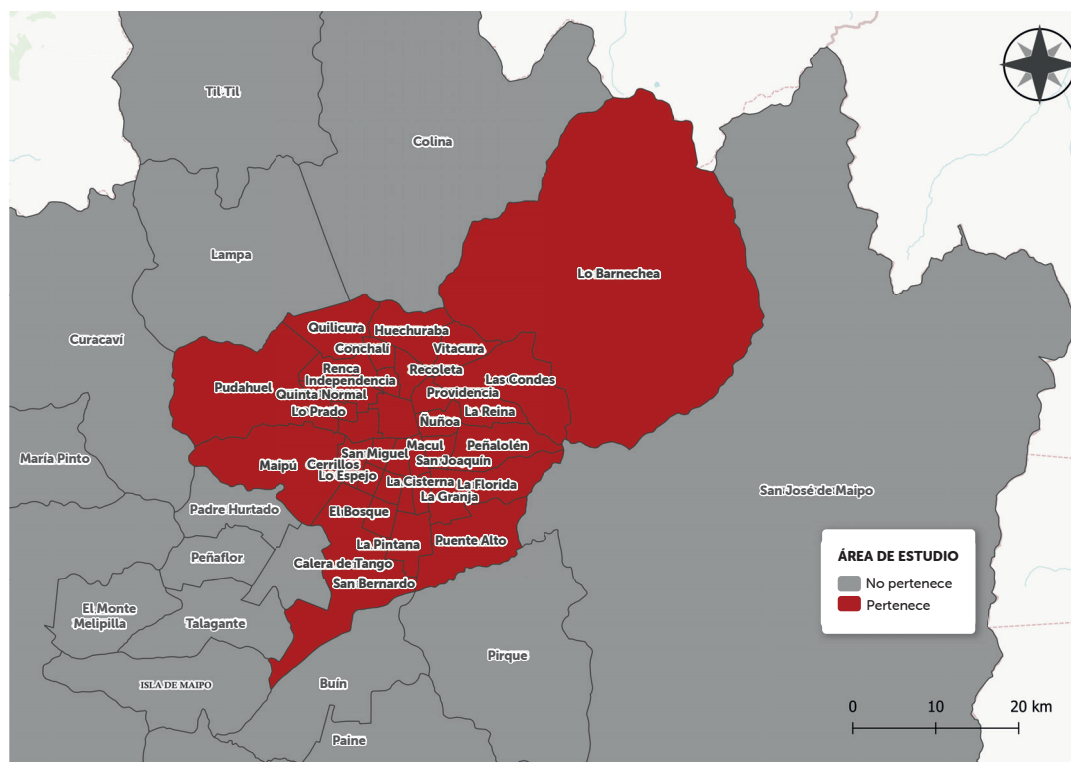
El **Reporte de Movilidad 2025** tiene como objetivo estimar y analizar los principales indicadores de movilidad del Gran Santiago, utilizando fuentes de información existentes y levantamientos en terreno.

Este enfoque permite contar con una visión integral del sistema de movilidad y apoyar la toma de decisiones en políticas públicas, y la gestión del transporte público metropolitano. Los datos obtenidos permiten estimar indicadores a nivel agregado de la ciudad. Cualquier desagregación de los datos debe interpretarse con precaución, ya que el tamaño muestral actual limita el análisis a menor escala. Para obtener resultados más detallados, sería necesario ampliar la muestra o emplear herramientas complementarias.

El análisis se ha circunscrito en la Región Metropolitana, identificando 3 subáreas de análisis asociado al nivel de integración del sistema RED en los viajes de transporte público de cada comuna. Las categorías identificadas son:

- **RED:** los viajes en transporte público se realizan principalmente con el sistema RED.
- **RED+:** el sistema RED ha extendido su operación mediante servicios o Metrotrén. Estos servicios están integrados tarifariamente, pero no conforman todos los servicios de transporte público de la comuna.
- **No RED:** no hay servicios de RED integrados tarifariamente en la comuna.

Figura 1: Área de estudio y comunas consideradas en este reporte



Fuente: Elaboración Propia

2. Fuentes de información y enfoque metodológico

Esta línea de trabajo se enmarca en el estado del arte en encuestas de movilidad¹, al combinar encuestas de hogares a gran escala y menor frecuencia con levantamientos más acotados y frecuentes para monitoreo coyuntural, seguimiento de tendencias y evaluación de cambios de comportamientos en el corto plazo. La evidencia internacional muestra que los sistemas nacionales de encuestas de movilidad se diseñan como series periódicas, y que sus resultados requieren consistencia de diseño y de criterios de medición para mantener representatividad y comparabilidad en el tiempo.

En esa lógica, las mediciones muestrales de menor tamaño, como el presente levantamiento, no sustituyen a las encuestas de mayor cobertura; sino las complementan, apoyándose en ellas como referencia para expansión, contraste de resultados y lectura de cambios interanuales.

En este sentido, la nueva herramienta de movilidad, elaborada a partir de la Encuesta de Movilidad 2025 que desarrolló el Directorio de Transporte Público Metropolitano se complementa con el levantamiento de información existente de la Encuesta Origen Destino de SECTRA del año 2012, a la espera de una nueva versión de esta última.

¹ Ver por ejemplo: la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y el consejo de Investigación en Transporte (TRB) de EE.UU., el Departamento de Transporte del Reino Unido (DfT) y el Ministerio de Transporte de Alemania (BMDV).

Más aún, el presente reporte se construye a partir de la integración de fuentes de datos adicionales a la ya mencionada, buscando con ello reducir sesgos y mejorar la robustez de los resultados. Estas fuentes son:

Encuesta de Movilidad 2025 (EM2025): encuesta aplicada a personas residentes en 34 comunas del área de estudio. Permite caracterizar los viajes a nivel agregado según propósito, modo de transporte y perfil sociodemográfico (género, edad y nivel socioeconómico).

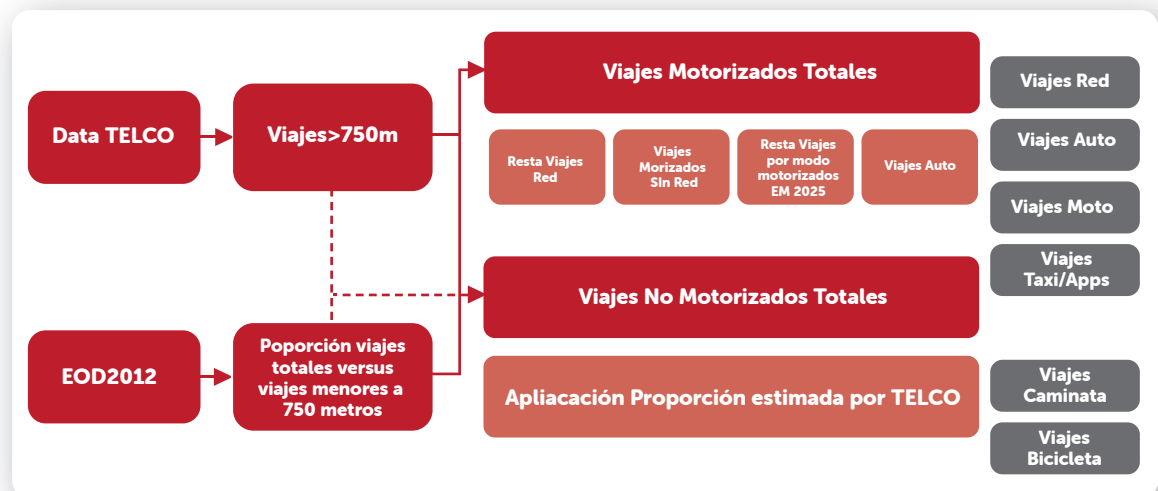
Datos de Red Movilidad 2025: información operacional proveniente de transacciones y registros GPS del sistema de transporte público, incorporando estimaciones de evasión para aproximar el total real de viajes. Esta información está disponible para el conjunto de comunas RED y RED+.

Datos 2024 de telefonía móvil (TELCO): matrices de viaje estimadas a partir de datos agregados y anonimizados de telefonía, que permiten observar patrones espaciales y temporales de desplazamiento. Esta información está disponible para toda la Región Metropolitana.

Fuentes complementarias: Encuesta Origen Destino 2012 (EOD 2012 - SECTRA), Censo 2024 (INE) y Encuesta de Movilidad Sustentable 2024 (EMS 2024 - CEDEUS).

Para obtener los totales de viajes y partición modal del área de estudio se complementaron estas fuentes de información, tal como se muestra en el siguiente esquema:

Figura 2: Esquema de integración de fuentes de datos



Fuente: Elaboración Propia



Para la estimación de los distintos componentes de la demanda de viajes se tomo como base la encuesta EM2025 realizada y se utilizaron de manera complementaria la Encuesta Origen Destino 2012 (EOD 2012), estimación de viajes y los datos de telefonía móvil (TELCO). El procedimiento seguido se describe a continuación:

1. Identificación de viajes de corta distancia.

A partir de la EOD 2012 se estimó la proporción de viajes cuya longitud es inferior a 750 metros, información que se utiliza para caracterizar los desplazamientos de corta distancia, los cuales presentan mayores dificultades de detección en los datos de telefonía móvil.

2. Estimación de viajes mediante datos TELCO.

Los datos TELCO se emplean para estimar los viajes motorizados y no motorizados cuya longitud es superior a 750 metros, ya que a partir de este umbral la consistencia y confiabilidad de la información proveniente de telefonía móvil aumenta considerablemente.

3. Identificación de viajes motorizados RED.

Se utiliza la estimación de viajes utilizando la información de pago, los GPS de los buses e información complementaria del sistema. Además, se agrega la evasión utilizando la información oficial del sistema.

4. Identificación de viajes motorizados sin RED.

Sobre el total de viajes estimados a partir de los datos TELCO se descuentan los viajes asociados a RED Movilidad con evasión, lo que permite obtener una estimación de los viajes motorizados que no corresponden a RED.

5. Estimación de viajes en automóvil.

A partir del total de viajes motorizados sin RED se restan los viajes motorizados distintos del automóvil provenientes de la encuesta de movilidad EM2025. De esta manera se obtiene una estimación del número de viajes realizados en automóvil.

6. Distribución de los viajes no motorizados.

Finalmente, una vez identificados los viajes no motorizados, se asume que la distribución modal entre caminata y bicicleta observada en los datos TELCO es representativa del conjunto de viajes no motorizados. Bajo este supuesto, dicha proporción se aplica al total de viajes no motorizados, independientemente de la longitud del desplazamiento.

7. Refactorización data detallada EM2025

Utilizando esta distribución por modo, se generaron factores de corrección para los registros de la encuesta EM2025, con el objetivo de que esta represente la movilidad de los usuarios del Gran Santiago.

3. Encuesta de Movilidad 2025

3.1 Metodología

Selección de la muestra: muestreo a personas, selección de Zona – Hogar – Persona. Aleatorio dentro de las personas que se encontraban en el hogar.

El marco muestral fue restringido, es decir, la selección de hogar se aplicó dentro de una zona específica.

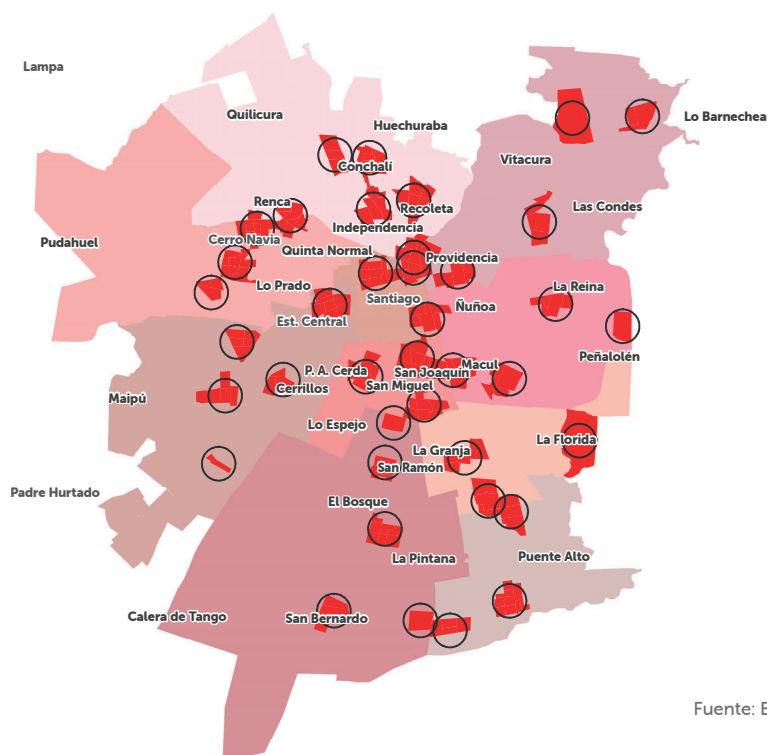
Se obtuvo 412 encuestas válidas con viajes en día laboral.

Las encuestas se levantaron de martes a sábado y el cuestionario situaba a la persona en su día laboral anterior al día de la encuesta. El 76% de las encuestas se realizaron entre martes y viernes, de 13:00 Hrs. a 19:00 Hrs. y un 21% en día sábado.

Expansión y corrección de resultados:

- o Nivel socioeconómico (AIM 2023², con base en CASEN 2022)
- o Sexo
- o Edad

Figura 3: Mapa de sectores encuestados



Fuente: Elaboración Propia

3.2 Caracterización de la muestra y representatividad

A continuación, se presenta la caracterización sociodemográfica de los individuos encuestados, con el propósito de describir la composición de la muestra y evaluar su grado de correspondencia con la estructura poblacional observada en el Censo 2024. Es importante mencionar que toda la información presentada en este acápite fue extraída directamente de la Encuesta de Movilidad 2025, sin realizar ningún tipo de fusión con otras fuentes de información.

La muestra de la Encuesta de Movilidad 2025 presenta una buena correspondencia con la estructura demográfica del área de estudio, particularmente en términos de género y edad, de acuerdo con la información del Censo 2024, seleccionando personas mayores de 12 años pertenecientes a las 34 comunas del área de estudio.

Esta representatividad permite analizar patrones de movilidad diferenciados y comparar comportamientos entre distintos grupos de la población. No obstante, se identifican algunos efectos de diseño, como una mayor presencia de personas que realizan teletrabajo³, lo que debe ser considerado al interpretar ciertos resultados.

Tabla 1: Distribución de la muestra por edad y comparación con Censo 2024

Rango de Edad	Registros	Porcentaje	Censo 2024
de 12 hasta 20 años	46	12%	12%
de 40 a 45 años	171	41%	45%
de 45 a 60 años	74	18%	21%
de 60 años en adelante	121	29%	22%
Total	412	100%	100%

Fuente: Elaboración Propia

Al analizar el total de encuestados según su nivel de estudios, se puede ver que la mayoría de ellos ha alcanzado nivel superior con un 46% del total.

Si bien es cierto en el Censo 2024 el nivel de estudios alcanzado por la mayor parte de la población también corresponde a la educación superior, la proporción registrada en la Encuesta de Movilidad es mucho mayor.

Tabla 2: Distribución de la muestra por nivel de estudios y comparación con Censo 2024

Nivel Educacional	Registros	Porcentaje	Censo 2024
Parvularia	3	1%	0%
Básica	62	15%	29%
Media	158	38%	37%
Superior	188	46%	32%
Otro	1	0.2%	2%

Fuente: Elaboración Propia

³ Producto de la alta concentración de encuestas levantadas en el hogar antes de las 19:00 en día laborales.

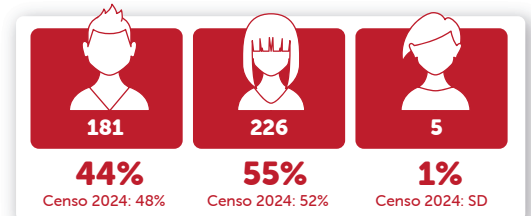
Por otro lado, del total de encuestados un 55% corresponde a mujeres, proporción similar a la del Censo 2024 (52%).

Tabla 3: Distribución de la muestra por género y comparación con Censo 2024

Género	Registros	Porcentaje	Censo 2024
Masculino	181	44%	48%
Femenino	226	55%	52%
Otro	5	1%	-

Fuente: Elaboración Propia

Figura 4: Distribución de la muestra por género y comparación con Censo 2024

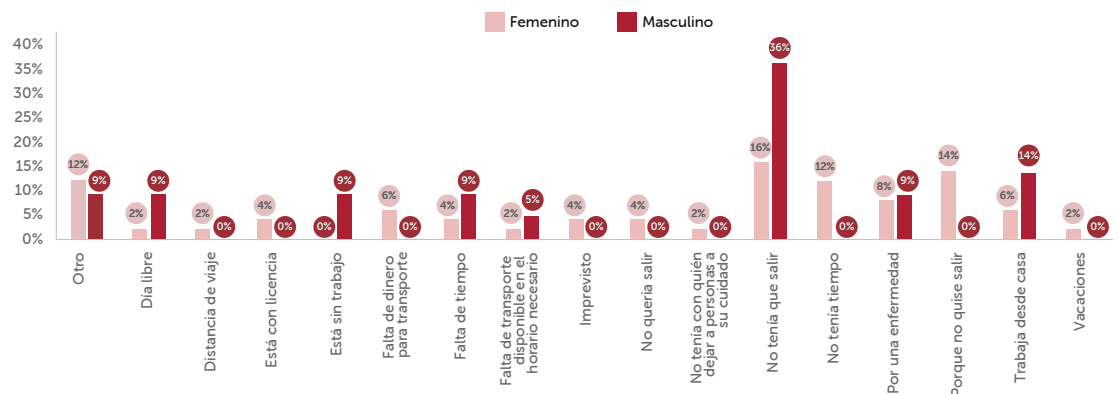


Fuente: Elaboración Propia

Respecto de un primer análisis de la muestra, un 17% de los encuestados no viajaron, por otra parte, un hallazgo relevante es que un **6% de las personas encuestadas declara no haber realizado al menos un viaje que necesitaba o quería hacer**, lo que sugiere la existencia de barreras de acceso al sistema de movilidad, ya sea por razones económicas, de tiempo, distancia o disponibilidad de transporte.

Del total de la muestra que no viajó, dos tercios son mujeres. A continuación, se presentan los motivos declarados por los encuestados para no realizar viajes según género. En el caso de los hombres, el motivo más recurrente para no realizar viajes es no tener nada que hacer (36%), no tener tiempo (19%) y trabajar en casa (14%), mientras que para las mujeres es no querer salir (18%), no tener tiempo (16%) y no tener nada que hacer (16%). Llama la atención que el 6% de las mujeres que no viajaron declararon no haberlo hecho por falta de dinero para transporte.

Figura 5: Distribución de motivos para no realizar viajes por género



Fuente: Elaboración Propia

4. Movilidad usando datos de telefonía móvil

A continuación, se presentan los principales resultados de movilidad obtenidos a partir de datos TELCO, con el objetivo de caracterizar los desplazamientos diarios de la población y comprender la dinámica espacial y temporal de los viajes en la Región Metropolitana. Es importante mencionar que toda la información presentada en este acápite fue elaborada exclusivamente con datos TELCO, sin haber sido fusionados con otras fuentes de información.

La siguiente tabla describe el total de viajes agregados por zona de residencia y

cuyo origen y/o destino se encuentra en el área de estudio. Se ha desagregado por modo y por sector de residencia de los usuarios, identificando a quienes residen en alguna de las 34 comunas del área de estudio (13-Red, 13-Red+ y 13-No Red). Los viajes de los sectores RED corresponden a casos comparables con las demás fuentes de información por la naturaleza de la residencia en los usuarios, no así para el caso de los demás sectores. Por este motivo, para obtener el total de viajes fusionado con la metodología recién descrita se considerarán solo los viajes realizados por residentes de las 34 comunas del área de estudio.

Tabla 4: Total de viajes mayores a 750mts de longitud por tipo día según sector de residencia

Tipo día	Sector H(1)	Viajes	Viajes motorizados	Viajes no motorizados
Día Laboral Normal	13-Red	12.746.699	9.291.177	2.708.700
	13-Red+	1.298.028	892.952	318.628
	13-NoRed	665.558	412.250	196.185
	Norte	120.901	72.939	17.123
	Valparaíso	207.647	85.662	23.459
	O'Higgins	70.441	41.822	9.935
	Maule	51.230	23.942	6.332
	Sur	142.524	88.717	21.665
SÁBADO	13-Red	10.626.076	7.551.839	2.350.996
	13-Red+	1.102.480	728.792	289.405
	13-NoRed	554.299	326.619	175.988
	Norte	104.804	65.282	15.115
	Valparaíso	176.789	73.911	21.071
	O'Higgins	65.034	35.452	9.367
	Maule	46.158	22.387	6.225
	Sur	136.674	86.856	21.142
DOMINGO	13-Red	8.663.655	5.777.306	2.201.285
	13-Red+	931.491	579.054	275.352
	13-NoRed	496.830	270.529	176.063
	Norte	98.307	56.852	14.030
	Valparaíso	143.725	56.880	18.492
	O'Higgins	48.038	25.262	7.631
	Maule	42.881	19.938	5.593
	Sur	127.995	78.748	20.103

Fuente:Elaboración Propia con datos Entel 2024

4 Subáreas de análisis asociado al nivel de uso del sistema RED en los viajes de transporte público de cada comuna:

- 13-RED: los viajes en transporte público se realizan principalmente con el sistema RED
- 13-RED+: el sistema RED ha extendido su operación mediante servicios o Metrotrén. Estos servicios están integrados tarifariamente, pero no conforman todos los servicios de transporte público de la comuna. Las comunas asociadas son: Buin, Calera de Tango, Colina, Lampa, Padre Hurtado, Paine, San José de Maipo y Til Til.
- 13-No RED: no hay servicios de RED integrados tarifariamente en la comuna.



La distribución entre viajes RED y no residentes en un día laboral en promedio corresponde a 83% y 17% respectivamente. Esta magnitud sugiere un alto potencial en casos comparables y que puedan complementar la información de movilidad.

En el caso de la inferencia modal se ha definido la agrupación de categorías motorizados y no motorizados para evitar sesgo de la información. La distribución de modos motorizados y no motorizados en día laboral para viajes mayores a 750 metros en promedio corresponde a 74% y 26% respectivamente.

Con el objetivo de entender la distribución y estudiar la desagregación de los viajes ejecutados por residentes se plantea la siguiente tabla la cual muestra la distribución por origen y destino de un día laboral normal.

Se observa que el porcentaje de viajes de residentes a pares distinto a RED solo corresponden a un 1.6% del total, donde la mayoría de la concentración corresponde a viajes internos del sector RED.

Tabla 5: Matriz Origen Destino por zona para usuarios residentes de las comunas que conforman RED, día laboral normal, de viajes de más de 750mts de longitud

Sector O/D	13-Red	13-Red+	13-NoRed	Norte	Valparaíso	O´ Higgins	Maule	Sur	Total
13-Red	12.245.191	104.669	27.589	5.767	35.312	5.724	7.447	7.067	12.438.767
13-Red+	110.177	87.523	1.748	266	1.700	373	324	85	202.196
13-NoRed	27.276	1.299	22.055	11	1.098	80	37	15	51.870
Norte	5.302	110	4	-	-	-	-	-	5.416
Valparaíso	28.900	688	530	-	-	-	-	-	30.117
O´ Higgins	5.626	178	52	-	-	-	-	-	5.856
Maule	6.425	130	44	-	-	-	-	-	6.599
Sur	5.809	60	9	-	-	-	-	-	5.878
Total	12.434.705	194.658	52.031	6.045	38.110	6.176	7.808	7.167	12.746.699

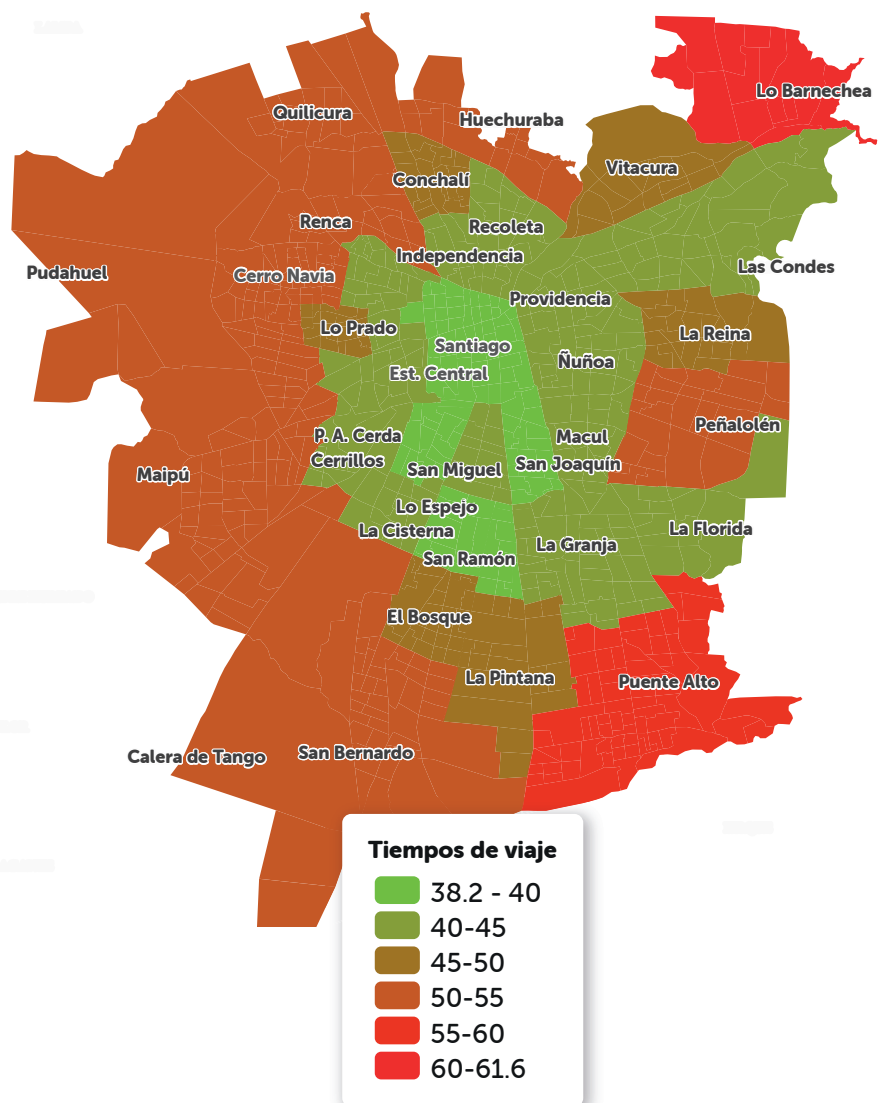
13-No RED: no hay servicios de RED integrados tarifariamente en la comuna.

Fuente: Elaboración Propia con datos Entel 2024

La siguiente figura muestra la distribución de los tiempos de viajes promedio para todos los modos por comuna origen para un día laboral normal. Se observa que los mayores tiempos de viajes corresponden a la comuna de Lo Barnechea con un subtotal promedio de 61 minutos.

Posteriormente, la distribución de viajes en comunas periféricas varía entre 50 y 55 minutos promedio. En particular, la comuna de Santiago presenta el mínimo con un subtotal promedio de 38 minutos.

Figura 6: Tiempos de viaje promedio para día laboral, 2024



Fuente: Elaboración Propia

5. Resultados finales nueva herramienta de movilidad

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos a partir de la fusión entre Encuesta de Movilidad 2025, la Encuesta Origen Destino 2012 y los datos de TELCO (según metodología descrita en punto 2). En primer lugar, los datos fusionados muestran que el Gran Santiago mantiene altos niveles de movilidad diaria, con un promedio de 3,07 viajes por persona.

Los principales propósitos de viaje corresponden a:

Trabajo: Agrupa los viajes cuyo propósito principal está asociado al desempeño de actividades laborales, incluyendo desplazamientos hacia y desde el lugar de empleo o actividades vinculadas al ejercicio profesional.

Estudio: Comprende los viajes motivados por la asistencia a establecimientos educacionales o actividades formativas, considerando todos los niveles de enseñanza.

Compras, trámites y actividades personales: Incluye los viajes destinados a la realización de compras, gestiones administrativas, diligencias personales y actividades recreativas o complementarias a la rutina diaria.

Actividades de cuidado y acompañamiento: Considera los viajes asociados al cuidado de terceros, tales como acompañamiento a centros de salud, establecimientos educacionales u otras actividades que impliquen apoyo en la movilidad de personas dependientes o de la comunidad.

Se observan diferencias relevantes por género, tanto en la cantidad como en el propósito de los viajes. En particular, los viajes asociados a trabajo presentan una mayor participación masculina, lo que evidencia la persistencia de roles diferenciados

Tabla 6: Cantidad promedio de viajes por persona

Genero	Viajes	Personas	Tasa
Femenino	8.192.762	3.066.801	2,67
Masculino	7.751.250	2.456.155	3,16
Otro	256.069	67.850	3,77
Total general	16.200.081	5.283.054	3,07

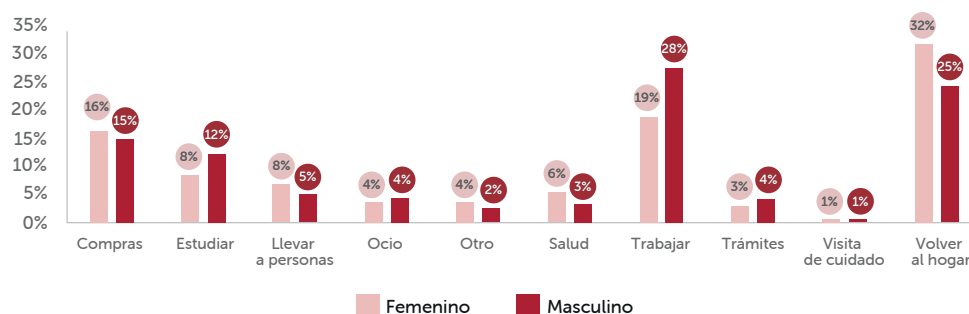
Fuente: Elaboración Propia

Tabla 7: Propósitos de viaje por género

Propósito	Femenino	Masculino	Total
Compras	16%	15%	16%
Estudiar	8%	12%	11%
Llevar a personas	7%	5%	6%
Ocio	4%	4%	4%
Otro	4%	2%	3%
Salud	6%	3%	5%
Trabajar	19%	28%	23%
Trámites	3%	4%	4%
Visita de cuidado	1%	1%	1%
Volver al hogar	32%	25%	28%
Total	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración Propia

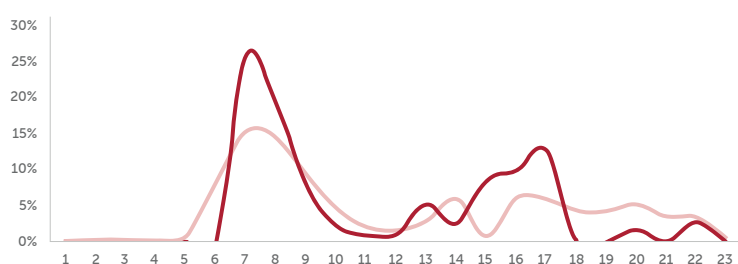
Figura 7: Distribución de viajes por propósito y género



Fuente: Elaboración Propia

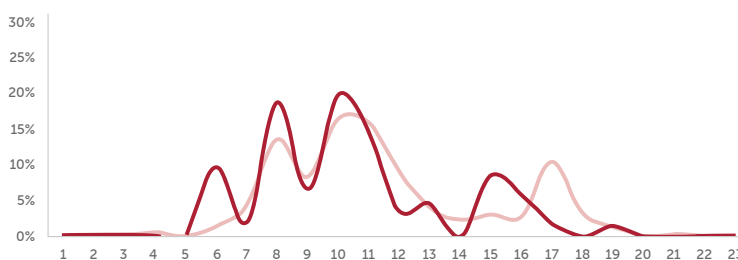
La siguiente figura muestra el histograma de viaje por hora de inicio y por propósito. Se observa que los viajes con propósito trabajo y salud se inician más temprano que el resto, alrededor de las 6 de la mañana. Por otro lado, para el propósito estudio y trabajo existe una alta concentración de viajes en punta mañana entre las 7:00 y 8:00, y en contraste, los viajes con propósito compras y salud además de concentrarse en una punta mañana más acotada (8 am), también lo hacen en horas fuera de la punta mañana entre 10:00 y 12:00.

Figura 8: Distribución de viajes por hora de inicio y propósito trabajo – estudio



Fuente: Elaboración Propia

Figura 9: Distribución de viajes por hora de inicio y propósito compras – salud

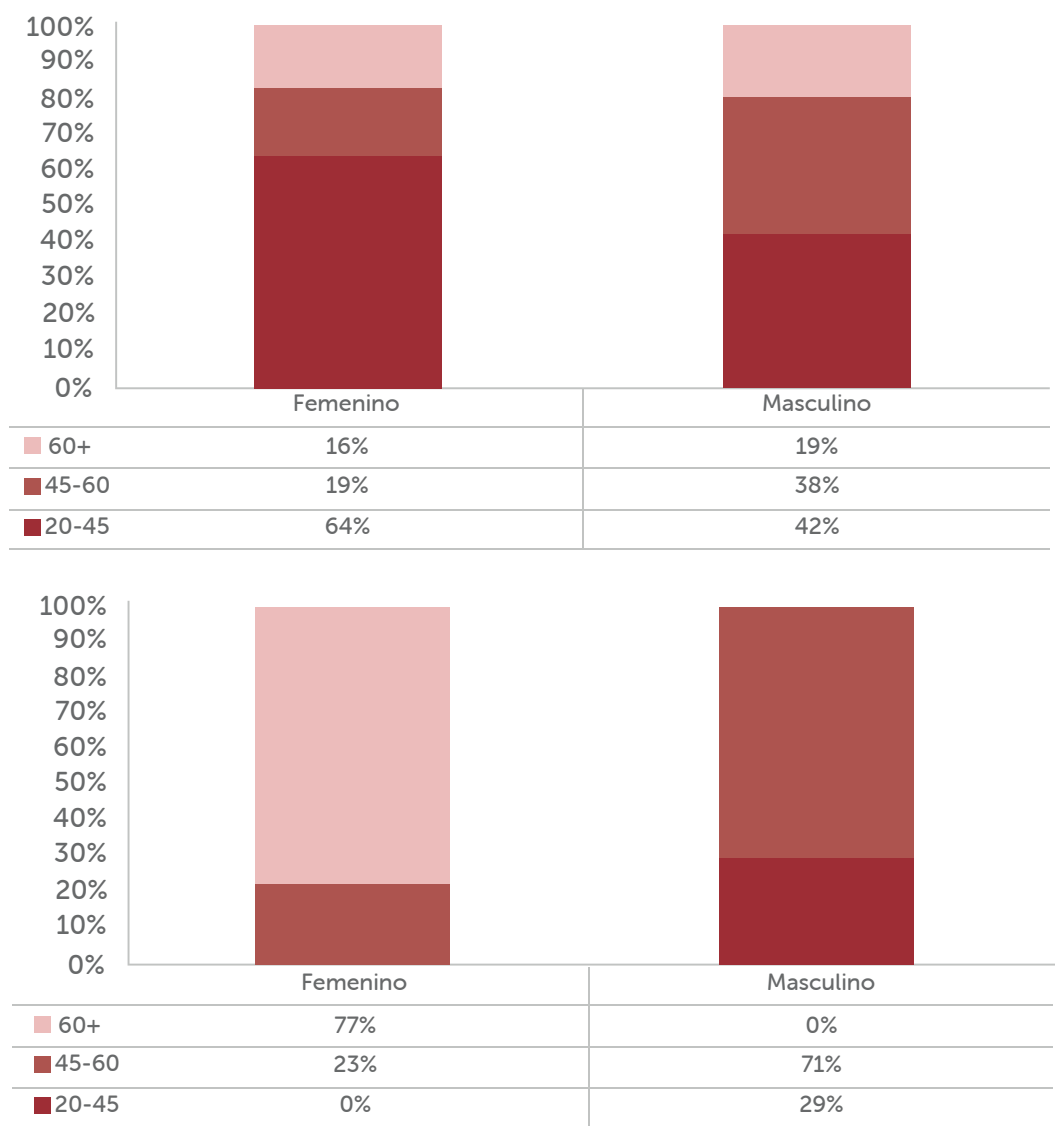


Fuente: Elaboración Propia

La siguiente figura muestra la distribución de viajes con motivo llevar a personas y visitas de cuidado por género. Se observa que para llevar a personas la distribución es relativamente idéntica en rango de edad avanzada (60+), luego el 81 – 84% se reparte en tramos de mediana edad, donde el género femenino tiene una presencia mayoritariamente marcada para usuarios entre los 20 y 45 años.

Por otra parte, la distribución de los viajes por motivo de visitas de cuidado revela diferencias relevantes por género y tramo etario. En el caso del género femenino, estos desplazamientos se concentran principalmente en personas de edad avanzada, patrón que no se observa en el género masculino para ese mismo rango. En contraste, los hombres registran una mayor participación en el tramo de 45 a 60 años (71%), seguido del grupo de 20 a 45 años (29%), segmentos en los que no se identifican viajes realizados por mujeres con este propósito.

Figura 10: Distribución de viajes con motivo llevar a personas y visitas de cuidado por género

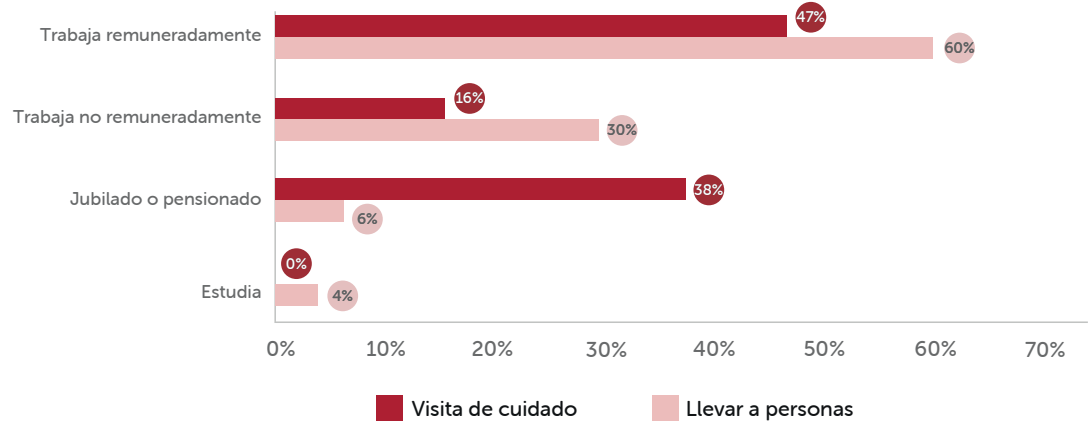


Fuente: Elaboración Propia

La siguiente figura muestra la distribución de viajes con motivo llevar a personas y visitas de cuidado por ocupación. Se observa que, para ambos propósitos, llevar a personas y visitas de cuidado, la mayor proporción de viajes es realizada por personas que trabajan, lo que sugiere que estas actividades se integran a las cadenas de viaje asociadas a obligaciones laborales y rutinas diarias.

En el caso de visitas de cuidado, los jubilados o pensionados representan la segunda mayor participación, lo que podría estar vinculado a una mayor disponibilidad horaria y a dinámicas de apoyo intrafamiliar en etapas posteriores del ciclo de vida. En cambio, para el propósito llevar a personas, la segunda mayor concentración corresponde a personas que no realizan trabajo remunerado, lo que sugiere un rol más activo en tareas de acompañamiento o traslado de terceros, posiblemente asociado a responsabilidades domésticas o de cuidado.

Figura 11: Distribución de viajes con motivo de llevar a personas y visitas de cuidado



Fuente: Elaboración Propia

6. El impacto del teletrabajo en la movilidad

El teletrabajo se consolida como un factor estructural que influye en la movilidad urbana:

Una proporción significativa de las personas que teletrabajan lo hace **cinco o más días a la semana**. Este resultado puede estar influenciado por el hecho de que las encuestas se aplicaron en hogares y mayormente antes de las 19:00.

Este fenómeno **reduce la cantidad total de viajes asociados al trabajo**, especialmente en días laborales tradicionales.

Sin embargo, **su impacto no es homogéneo** y varía según el tipo de ocupación, el nivel socioeconómico y el territorio.

Figura 12: Proporción de personas con y sin teletrabajo

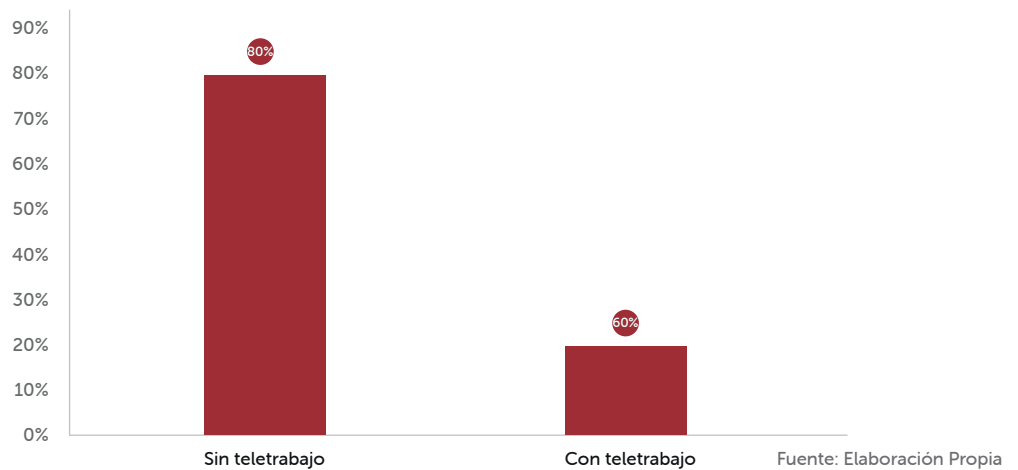
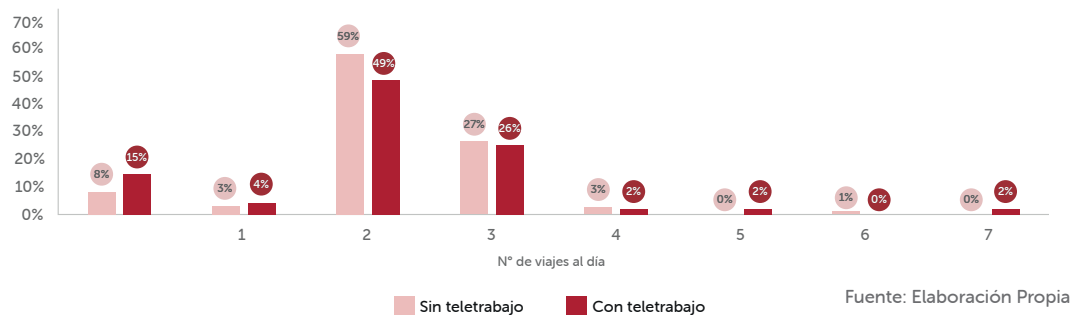


Figura 13: Histograma: Proporción de personas que trabajan y cantidad de viajes al día con y sin teletrabajo



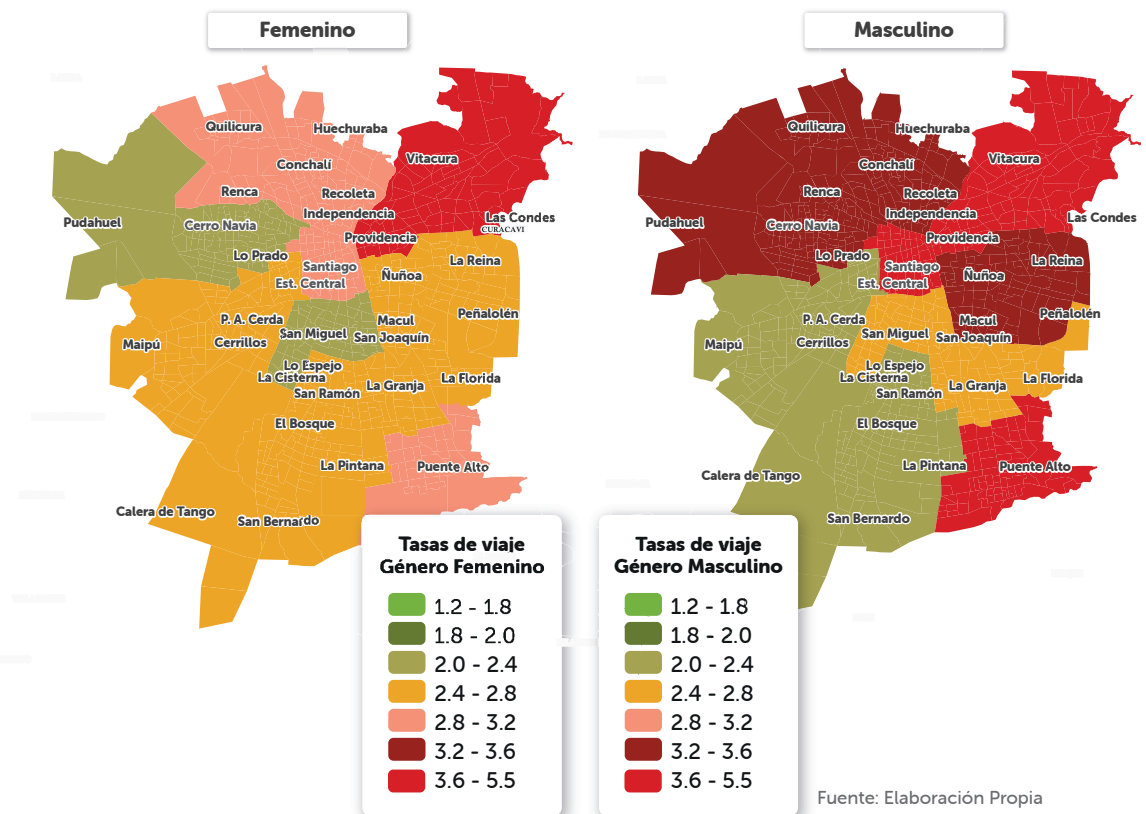
7. Distribución territorial de la movilidad

El análisis territorial muestra diferencias significativas en la tasa generación de viajes entre macrozonas y comunas del Gran Santiago. Estas diferencias reflejan tanto la localización de actividades como la disponibilidad de servicios y oportunidades en cada zona.

Asimismo, se observan variaciones por género en la tasa de generación de viajes (viajes/día), por ejemplo, la tasa de generación masculina y femenina presenta rangos similares en las comunas de Providencia, Vitacura y Las Condes, pero difieren en el resto de la ciudad, lo que sugiere una dependencia con el nivel de ingreso. Este hecho refuerza la necesidad de incorporar una mirada territorial y de equidad en el análisis de la movilidad.

Al comparar ambos mapas se observa una mayor tasa de viajes en el género masculino respecto al femenino. En el caso masculino, predominan zonas con tasas altas y muy altas (3.2 a 5.5) rojos) en gran parte del sector norte y oriente del área analizada, además de algunos sectores del sur, lo que indica una distribución espacial más extendida de altos niveles de viajes. En contraste, el mapa femenino presenta valores mayoritariamente intermedios (2 a 2.8), con concentraciones altas más puntuales principalmente hacia el sector nororiente, evidenciando una distribución más moderada y homogénea.

Figura 14: Tasa de generación de viajes por macrozona y género



Fuente: Elaboración Propia

8. Transporte público: principales resultados

Al comparar los resultados de la Encuesta de Movilidad 2025 con la información operacional de Red Movilidad, ajustada por evasión, se obtiene una estimación consistente del volumen de viajes en transporte público.

El análisis muestra diferencias territoriales relevantes entre comunas, así como variaciones horarias que permiten identificar períodos de mayor y menor demanda. Estos resultados son fundamentales para la planificación y optimización del sistema.

Tabla 8: Viajes en transporte público: comparación EM2025 y Red Movilidad

Fuente	Bus	Bus y Metro	Metro	Total general
Red Movilidad sin evasión	1.158.243	866.346	1.656.454	1.656.454
Red Movilidad	1.824.004	866.346	1.656.454	1.656.454
EOD 2012	2.365.884	1.159.958	916.828	916.828
EMS 2024	1.640.852	1.139.391	1.414.404	1.414.404
Encuesta Movilidad 2025	2.056.772	794.796	1.516.212	1.516.212

Fuente: Elaboración Propia

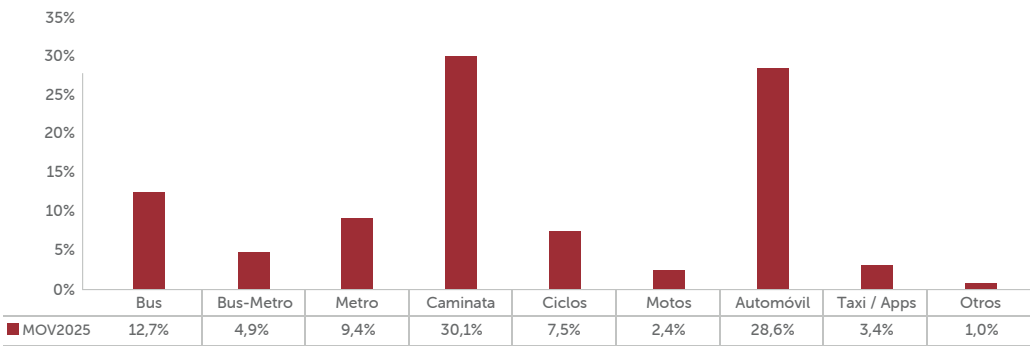
9. Cómo se mueve la ciudad: partición modal

La partición modal evidencia que el **transporte público continúa siendo un modo estructurante de la movilidad del Gran Santiago**, concentrando una proporción significativa de los viajes diarios.

Junto a ello, la caminata y otros modos no motorizados cumplen un rol relevante,

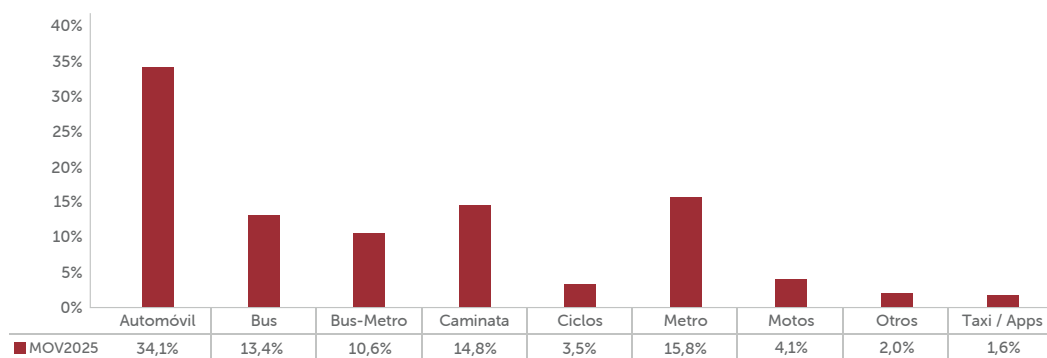
especialmente en viajes de corta distancia, mientras que los modos privados motorizados mantienen una participación importante en determinados grupos de usuarios como usuarios de género masculino para rangos de edad entre 20 a 45 años.

Figura 15: Partición modal total de viajes



Fuente: Elaboración Propia

Figura 16: Partición modal total ponderada por distancia de viajes



Fuente: Elaboración Propia

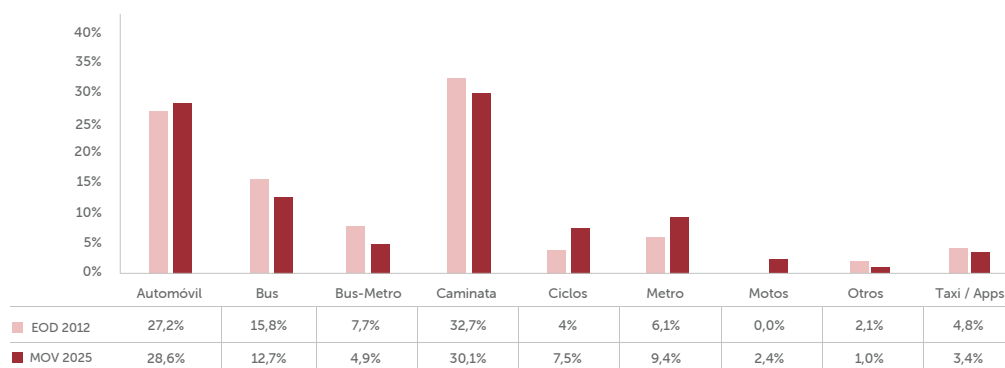
Tabla 9: Distancia promedio de viajes por modo

Modo	Distancia promedio (Km)	Viajes por distancia
Automóvil	4,47	20.686.011 (34,1%)
Bus	3,96	8.134.940 (13,4%)
Bus - Metro	8,10	6.438.347 (10,6%)
Caminata	1,83	8.951.777 (14,8%)
Ciclos	1,73	2.103.960 (3,5%)
Metro	6,30	9.553.514 (15,8%)
Motos	6,45	2.504.576 (4,1%)
Otros	7,73	1.236.809 (2%)
Taxi/Apps	1,81	986.017 (1,6%)

Fuente: Elaboración Propia

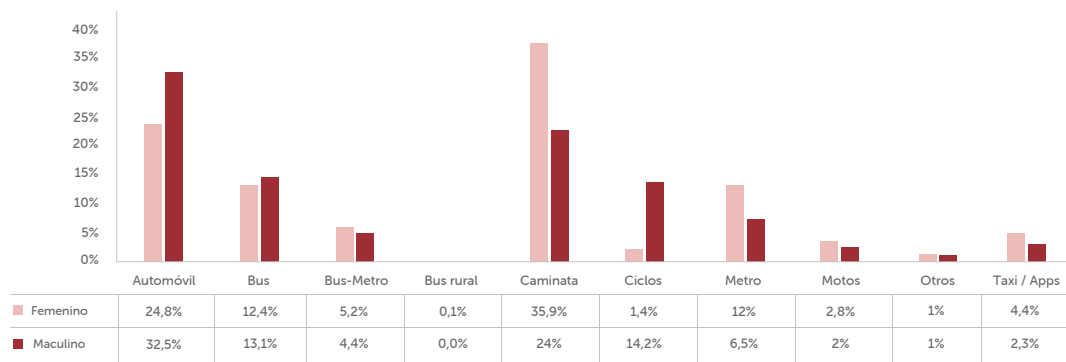
La comparación con la EOD 2012 muestra cambios relevantes en más de una década, asociados a transformaciones demográficas, cambios en la oferta de transporte y nuevas formas de organización del trabajo y la vida cotidiana.

Figura 17: Comparación de partición modal EM2025 vs EOD 2012



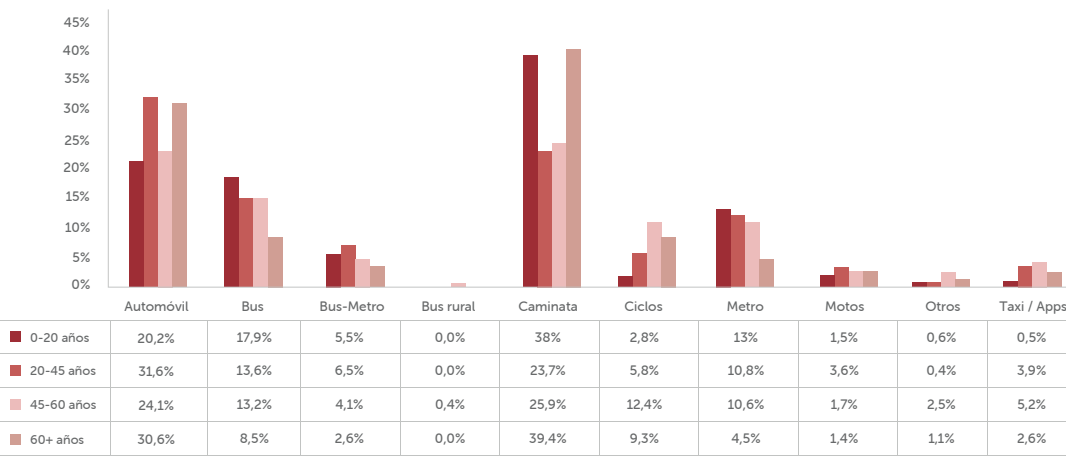
Fuente: Elaboración Propia

Figura 18:: Partición modal de viajes porcentual por género, Encuesta de Movilidad 2025



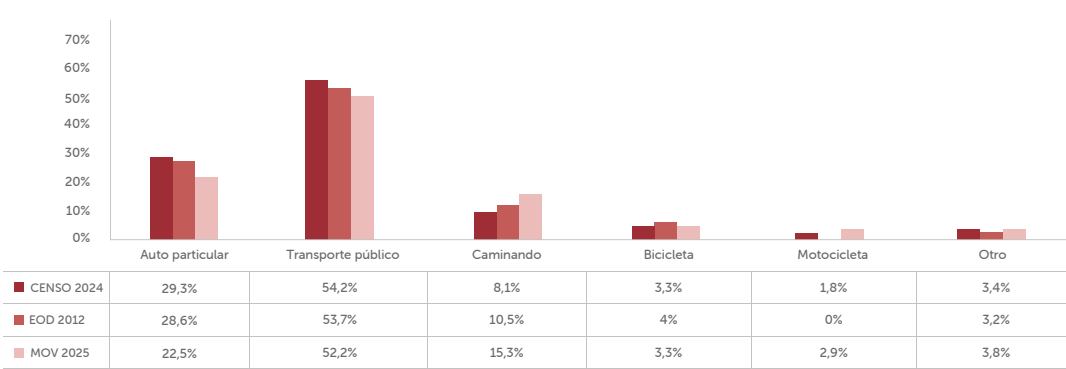
Fuente: Elaboración Propia

Figura 19:: Partición modal de viajes porcentual por rango edad, Encuesta de Movilidad 2025



Fuente: Elaboración Propia

Figura 20: Partición modal de viajes con propósito trabajo



Fuente: Elaboración Propia



10. Principales conclusiones

- El Gran Santiago mantiene un alto nivel de movilidad diaria, con un promedio de 3,07 viajes por persona. Se identifican patrones diferenciados por género con una tasa de generación de viajes de 2,67 en el caso de las mujeres, y de 3,16 para los hombres.
- Los hombres presentan una distribución más extendida en sus tasas de viajes, con tasas más altas (3.2 a 5.5) en los sectores norte y oriente del Gran Santiago. Por otro lado, las mujeres muestran una distribución más homogénea, con valores intermedios (2 a 2.8) en las distintas comunas.
- Los viajes con propósito de trabajo continúan marcando la mayor tendencia con un 23%, seguidos por los propósitos de compras y estudios con 16% y 11% respectivamente.
- El análisis de los propósitos de viaje muestra diferencias relevantes de género en las actividades asociadas al cuidado y gestión del hogar, considerando viajes por compras, llevar a otras personas, salud, trámites y visitas de cuidado. En conjunto, el 55% de estos desplazamientos es realizado por mujeres, mientras que el 45% corresponde a hombres.
- Se ha identificado que los usuarios que actualmente trabajan componen el mayor porcentaje para viajes de cuidado y llevar a personas con un 47% y 60% respectivamente.
- Se obtuvo una participación de usuarios con teletrabajo del 20% las cuales declararon hacerlo 5 o más días de la semana.
- El transporte público continúa siendo el eje estructurante de la movilidad metropolitana, con el 27% de la partición modal de viajes. A su vez, la presencia de modos activos como la caminata marca una alta tendencia con un 30% en la partición modal.
- En la partición modal por género se observa que la mayor diferencia se presenta en el uso del automóvil, donde el género masculino alcanza un 33% y el femenino un 25%. En el caso del transporte público el género femenino alcanza un 29.6% y el masculino el 24%. Por otro lado, el modo caminata muestra una mayor participación en el género femenino con un 36%, mientras que en el género masculino alcanza un 24%.
- El 57% de los viajes en transporte público son realizados por mujeres y el 43% por hombres, lo que confirma el rol central del sistema para la movilidad de las mujeres.
- La confiabilidad de los datos TELCO para estimar viajes aumenta con la distancia, por lo tanto, solo se aconseja su uso para identificar viajes que superen los 750 metros.

- La desagregación temporal y espacial de la data TELCO permite abrir análisis buscando patrones de viajes en periodos que no se analizan habitualmente y comparar tendencias con mayor desagregación tal y como se realiza con la información de transporte público de Red Movilidad.
- La integración de encuestas en hogar, datos operacionales y telefonía móvil mejora de manera sustantiva la calidad y robustez de los indicadores de movilidad.

11. Mirada hacia adelante

Estos avances que propone la DTPM, complementarios a las encuestas de gran escala que desarrolla SECTRA, permitirán consolidar un sistema de monitoreo periódico de la movilidad para guiar la toma de decisiones, con especial énfasis en la gestión y mejora del transporte público del Gran Santiago.

El reporte deja aprendizajes claros para el fortalecimiento de futuras mediciones de movilidad y también abre el espacio de posibilidades respecto a la frecuencia de actualización de esta información.

Se considera necesario aumentar el tamaño muestral de las encuestas de movilidad. Se recomienda una muestra de 1200 hogares con el objeto de representar valores medios de partición modal y total de viajes, desagregar por grupo etario, género y otros para el área de estudio.

Sería importante ampliar el levantamiento a días y horarios no laborales o usar la visita para seleccionar al entrevistado de la lista total de habitantes del hogar y luego hacer una segunda visita o contactar telefónicamente lo que cumple con el diseño de un levantamiento trietapico.

Profundizar el desarrollo de algoritmos para estimar modos de transporte a partir de datos de telefonía móvil.

Se debe estudiar e implementar metodologías que permitan identificar viajes no motorizados de corta distancia, en consideración que a información de TELCO no los estima adecuadamente.

Se requiere que la ventana horaria sea coincidente con la movilidad del gran Santiago, lo ideal sería poder recoger la información de todas las franjas horarias.

Esta experiencia y las realizadas por CEDEUS, muestran que es posible obtener ciertos indicadores agregados y confiables de movilidad considerando tamaños muestrales reducidos.

REPORTE DE MOVILIDAD 2025

DIRECTORIO DE TRANSPORTE
PÚBLICO METROPOLITANO

MARZO 2026



red
Movilidad