

## Encuesta origen destino de viajes de santiago, 2012: principales resultados y comentarios.

El 19 de marzo de 2015, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dio a conocer los resultados de la Encuesta Origen Destino 2012 (EOD) para la ciudad de Santiago. Su principio fundamental es identificar cada 10 años y analizar cómo es el patrón de viajes que tienen los habitantes de la ciudad y cuáles son los medios de transporte que predominan dentro del área metropolitana.

La EOD es el insumo básico que será utilizado para la elaboración de políticas públicas de transporte. Territorialmente, considera tres niveles de agregación espacial para efectos de análisis: Sectores (Norte, Oriente, Suroriente, Sur, Poniente, Extensión Surponiente, Centro), Comunas (45), y zonas (866), lo que permite realizar análisis de gran detalle. En este caso, la muestra corresponde a 18.000 hogares, 11.000 de los cuales son considerados hogares para día laboral de temporada normal.

Entre los resultados más relevantes, el total de viajes en un día laboral en Santiago Metropolitano supera los 18 millones, de los que el 38,5% corresponde a viajes No Motorizados, es decir, que la acción de caminar de los habitantes y el uso de la bicicleta han cobrado gran relevancia en la dinámica de transporte urbano de Santiago.

Por otro lado, el 61,4% de los viajes se realizan en Vehículos Motorizados, donde se aprecia que sólo el sector oriente posee una diferencia significativa en las tasas de generación de viajes entre el transporte motorizado público (0,7) y motorizado privado (1,9). En el resto de los sectores, si bien hay variaciones, tienen menores fluctuaciones.

El privado se consolida como uno de los principales medios de transporte en Santiago (28,0%), similar al que se realiza en transporte público, que alcanza el 29,1%.

En cuanto a los horarios, la encuesta arrojó que la mayoría de los santiaguinos se desplazan por la ciudad hacia sus lugares de trabajo, estudios u otros, en dos horarios

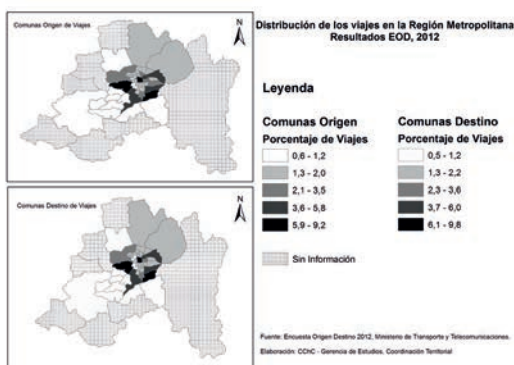
preferentes, que son de 07:00 - 09:00 am y de 18:00 - 20:00 pm, coincidente con las horas punta tradicionales, llamando la atención la consolidación de un horario punta también al mediodía. Se aprecia sobre todo en el horario de la tarde, una extensión de la hora punta con un significativo número de viajes entre las 17 y 21 horas, y una situación más concentrada en la mañana.

Otro aspecto es la relación que se puede hacer de la información de la EOD con el tipo de ingreso familiar del hogar. De los hogares que tienen un ingreso mensual menor a \$400.000, el 47,5% prefiere caminar para transportarse y un 32% usa el transporte público. De los hogares que tienen un ingreso mensual de \$400.000 - \$1.600.000, el 31,4% prefiere caminar para transportarse, un 30,4% utiliza el transporte público y el 29,3% lo hace en transporte privado. Por último, de los hogares que tiene un ingreso mensual mayor a \$1.600.000, el 57,4% privilegian el medio privado, el 19,9% prefiere caminar y el 16,6% usa transporte público.

Un último aspecto a relevar, es el cambio que se aprecia en los motivos de viaje. La categoría "otros" (esparcimiento, compras, diversión, deporte, turismo) supera a los usos de "trabajo" y "educación", que concentraban con creces los motivos de generación de viajes en versiones anteriores.

Los resultados de la EOD muestran que, a pesar de todas problemáticas existentes desde el cambio en el sistema de transporte en 2007, dos tercios de la población opta por trasladarse en transporte público (Transantiago y Metro) y medios no motorizados.

En conclusión, se puede destacar que la EOD es una poderosa herramienta estadística, que evidencia la realidad de la movilidad urbana, permite tener claridad sobre los desafíos del gobierno y de los diferentes actores que intervienen en el desarrollo urbano en materia de generación de políticas públicas, así como para determinar prioridades de inversión en infraestructura.



La EOD evidencia la realidad de la movilidad urbana y permite tener claridad sobre los desafíos del gobierno en generación de políticas públicas.

**Mauricio Morales**  
analista territorial de la  
Gerencia de Estudios CChC

