

**INFORME DE ACTIVIDADES MENSUAL Y CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO
DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS AÑO 2026.**

Mes	JULIO
Nombre	Beatriz Gabriela Mella Lira
RUT	[REDACTED]
Profesión	[REDACTED]
Dirección	Secretaría Comunal de Planificación
Período del Contrato	01 de julio de 2026 – 31 de octubre de 2026.
Actividad Genérica	Contrato a Honorarios a Suma Alzada de fecha 25 de junio de 2026, aprobado mediante Decreto Alcaldicio N°2977/P2026, de fecha 9 de julio de 2026.
Actividad Específica	Plan de Movilidad de Las Condes. Avance 1: Propuesta de estructura y índice comentado. Avance 2: Borrador consolidado del Plan de Movilidad.

Actividades efectuadas en el mes:

Producto 1. Propuesta de estructura e índice comentado del Plan de Movilidad de Las Condes.
Producto 2. Borrador consolidado del Plan de Movilidad de Las Condes.
Se acompañan como anexos independientes los siguientes documentos: - Anexo 1: Producto 1 – Propuesta de estructura e índice comentado del Plan de Movilidad de Las Condes. - Anexo 2: Producto 2 – Borrador consolidado del Plan de Movilidad de Las Condes. Ambos documentos fueron entregados para revisión de la Secretaría Comunal de Planificación, la que emitió observaciones técnicas orientadas al desarrollo de la versión final del Producto 3, sin afectar la certificación del cumplimiento parcial correspondiente a esta etapa del contrato. Se deja constancia de que los productos entregados corresponden a trabajos desarrollados en el marco del Contrato a Honorarios a Suma Alzada aprobado mediante Decreto Alcaldicio N°2977/P2026, y son de propiedad exclusiva de la Municipalidad de Las Condes, haciéndose entrega de los archivos editables correspondientes a diagramas y esquemas, de conformidad con lo establecido por la contraparte técnica.

Firma prestadora de los servicios	 Beatriz Mella Lira 16.605.530-K
-----------------------------------	---

La **Directora de la Secretaría Comunal de Planificación** de la Municipalidad de Las Condes, que firma al pie del presente informe, certifica y acredita fehacientemente que la Sra. Beatriz Gabriela Mella Lira, RUT: [REDACTED], dio cabal cumplimiento durante el mes **julio de 2026**, a la prestación de servicios a honorarios para el cual fue contratado de acuerdo con el respectivo contrato a honorarios suma alzada.

Asimismo, apruebo el presente informe mensual de actividades realizadas para el cumplimiento de la prestación de servicios objeto de su contratación, el que fue revisado en forma exhaustiva por el suscrito, siendo toda la responsabilidad -con carácter de excluyente-, de este supervisor, ya sea que esta se origine en la ejecución de la prestación de servicios conforme al contrato; en la fidelidad del contenido del Informe Mensual del mes de **julio de 2026**; de todos los antecedentes que se acompañan por el servidor a honorarios; así como en la correcta verificación de que el contenido de dicho informe es de completa autoría de la Sra. Beatriz Mella

Nombre Directora	María Garcés Marques
Firma y timbre Directora	


VºBº ADMINISTRADORA MUNICIPAL
NAJEL KLEIN MOYA

Las Condes, _____ agosto _____ de _____ 2026

SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN
GHV

1257

MEMO SECPLAN N° 267

ANT: Decreto Alcaldicio de Personal N°2977/P2026 que aprueba contrato a honorarios a suma alzada de Beatriz Gabriela Mella Lira, de fecha 09 de julio de 2026.

MAT: Envía a pago Boleta de Honorarios N°244 de fecha 04 de agosto de 2026

LAS CONDES, 07 AGO. 2026

DE: **MARÍA GARCÉS MARQUES**
DIRECTORA SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN

A: **JUAN PABLO VÁSQUEZ**
JEFE DEPARTAMENTO DE FINANZAS (S)



Mediante Decreto Alcaldicio de Personal N°2977/P2026 que aprueba contrato a honorarios a suma alzada de Beatriz Gabriela Mella Lira, de fecha 09 de julio de 2026, RUT [REDACTED] para la "Elaboración del Plan de Movilidad de Las Condes" por un valor total de \$ 4.000.000 impuestos incluidos. ✓

De acuerdo con lo dispuesto en la segunda cláusula del referido Decreto Alcaldicio, el pago de la obra se efectuará mediante cuotas de acuerdo con los avances de proyecto, las cuales se indican a continuación:

- **Avance 1:** Propuesta de estructura e índice comentado. ✓
- **Avance 2:** Borrador consolidado del Plan de Movilidad. ✓
- **Avance 3:** Versión final revisada del Plan. ✓
- **Avance 4:** Matriz de seguimiento en formato editable.
- **Avance 5:** Cierre editorial para diagramación. ✓

Conforme a lo anterior, remito a Ud., para su pago, la Boleta de Honorarios N°244, de fecha 04 de agosto de 2026, por la suma de \$2.000.000 (dos millones de pesos), impuestos incluidos, emitida por Beatriz Mella, correspondiente al **Avance 1: "Propuesta de estructura e índice comentado"** y **Avance 2: "Borrador consolidado del Plan de Movilidad"**, equivalente al 50% del contrato. ✓

Hago presente a Ud. que la boleta de honorarios ha sido debidamente visada, siendo su pago procedente y coincidente con los valores establecidos en el contrato. ✓

Solicito que este pago se realice a través de transferencia bancaria a la cuenta corriente N° [REDACTED] del Banc [REDACTED] a nombre de Beatriz Mella, RUT N° [REDACTED] enviando copia del comprobante al correo [REDACTED] ✓

Se adjuntan a la presente los siguientes documentos:

- a. Boleta de Honorarios N°244.
- b. Copia del Decreto Alcaldicio de Personal N°2977/P2026, de fecha 09 de julio de 2026.
- c. Informe de actividades mensual y certificado de cumplimiento de la prestación de servicios, de julio del año 2026.
- d. Anexo 1: Avance 1: Propuesta de estructura e índice comentado del Plan de Movilidad de Las Condes.
- e. Anexo 2: Avance 2: Borrador consolidado del Plan de Movilidad.

Saluda atentamente a Ud.



MARIA GARCES MARQUES
DIRECTORA SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN

Supervisor Municipal del Contrato

C.C:



PLAN DE MOVILIDAD LAS CONDES

Estructura del documento

PARTE I. COMPRENDER LA MOVILIDAD DE LAS CONDES

1. Introducción y propósito del Plan

- 1.1. Un Plan construido desde el conocimiento acumulado de la comuna
- 1.2. De un conjunto de iniciativas a una estrategia común
- 1.3. Una movilidad centrada en las personas y en la experiencia de la ciudad
- 1.4. Principios que orientan las decisiones del Plan
- 1.5. Un instrumento para la gestión municipal y un compromiso comprensible para la ciudadanía

2. Cómo se construyó el Plan

- 2.1. Fuentes de información de procesos existentes
- 2.2. El Consejo Asesor de Movilidad: de la evidencia a la orientación estratégica
- 2.3. Benchmark y aprendizaje comparado
- 2.4. De la estrategia a una cartera ejecutable y un sistema de gestión

3. Las Condes en el contexto metropolitano

- 3.1. Una centralidad metropolitana construida a partir de la accesibilidad
- 3.2. Una comuna atravesada por redes y proyectos metropolitanos
- 3.3. Los corredores como estructuras urbanas, no solo como vías de circulación
- 3.4. Los límites comunales como interfaces de movilidad y coordinación
- 3.5. Ciudad y precordillera: acceso, conservación y resiliencia
 - 3.5.1. Una red de naturaleza y acceso
 - 3.5.2. Un territorio de interfaz
 - 3.5.3. Del acceso cotidiano a la continuidad operacional
 - 3.5.4. Hacia un principio de acceso responsable y resiliente
- 3.6. Una comuna metropolitana con realidades y usuarios diversos
 - 3.6.1. Una movilidad que debe acompañar las distintas etapas de la vida
 - 3.6.2. Una comuna utilizada de distintas maneras y en distintos momentos
 - 3.6.3. El bienestar también tiene una expresión territorial
 - 3.6.4. La proximidad física no garantiza una accesibilidad equivalente
 - 3.6.5. Diferentes capacidades para responder frente a una interrupción
 - 3.6.6. De un usuario promedio a una planificación diferenciada
- 3.7. Implicancias para la planificación de la movilidad

4. Diagnóstico integrado de la movilidad de Las Condes

- 4.1. Cómo, cuándo y para qué se mueve Las Condes
- 4.2. De la cobertura a la accesibilidad efectiva
 - 4.2.1. Una red amplia, pero territorialmente desigual
 - 4.2.2. El viaje comienza antes de subir al transporte público
 - 4.2.3. Intermodalidad: más que la proximidad entre modos
 - 4.2.4. Las estaciones como interfaces entre transporte y ciudad
 - 4.2.5. Información y legibilidad como parte de la accesibilidad
 - 4.2.6. De estaciones aisladas a nodos de accesibilidad

- 4.2.7. Cinco dimensiones de la accesibilidad efectiva
- 4.3. Continuidad y calidad de las redes cotidianas
 - 4.3.1. De infraestructura acumulada a redes funcionales
 - 4.3.2. La red peatonal como infraestructura básica de la movilidad cotidiana
 - 4.3.3. La red ciclista: el desafío de pasar de tramos a un sistema coherente
 - 4.3.4. Una red necesita infraestructura de soporte
 - 4.3.5. Espacio público e infraestructura verde como parte de la red de movilidad
 - 4.3.6. Cinco criterios para evaluar una red cotidiana
- 4.4. Síntesis del diagnóstico: de capacidades existentes a un sistema integrado

PARTE II. ESTRATEGIA DE MOVILIDAD DE LAS CONDES

5. Marco estratégico del Plan

- 5.1. Visión de movilidad
- 5.2. Principios y objetivos estratégicos

6. Ejes estratégicos

6.1. Corredor Apoquindo–Las Condes

- 6.1.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Apoquindo–Las Condes
- 6.1.2. Inversión asociada al eje Corredor Apoquindo–Las Condes

6.2. Ciudad para Caminar

- 6.2.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Ciudad para Caminar
- 6.2.2. Inversión asociada al eje Ciudad para Caminar

6.3. Transporte Público e Intermodalidad

- 6.3.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Transporte Público e Intermodalidad
- 6.3.2. Inversión asociada al eje Transporte Público e Intermodalidad

6.4. Gestión Vehicular y Seguridad Vial

- 6.4.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial
- 6.4.2. Inversión asociada al eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial

6.5. Movilidad Sostenible y Micromovilidad

- 6.5.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad
- 6.5.2. Inversión asociada al eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad

6.6. Logística Urbana y Distribución

- 6.6.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Logística Urbana y Distribución
- 6.6.2. Inversión asociada al eje Logística Urbana y Distribución

PARTE III. DE LA ESTRATEGIA A LA ACCIÓN

7. De los ejes a la cartera de acción

- 7.1. Una cartera compuesta por distintos tipos de actuación
- 7.2. Relación entre ejes estratégicos y cartera de acción
- 7.3. Cartera inicial y cartera dinámica

8. Priorización y hoja de ruta

9. Gobernanza para la implementación

- 9.1. Un modelo de gobernanza integrado
- 9.2. Roles municipales
- 9.3. Niveles de coordinación intercomunal, metropolitana y sectorial
- 9.4. Mesa de Implementación y Priorización del Plan
- 9.5. Gobernanza según eje estratégico

10. Seguimiento, evaluación y gestión adaptativa

- 10.1. Seguimiento de la implementación
- 10.2. Evaluación de resultados
- 10.3. Sistema integrado de información para el seguimiento
- 10.4. Reporte, actualización y gestión adaptativa del Plan
- 10.5. Matriz de monitoreo de avance y evaluación por eje

11. Conclusiones

PLAN DE MOVILIDAD LAS CONDES

Version 1

23-07-2026

Estructura del documento

ÍNDICE

PARTE I. COMPRENDER LA MOVILIDAD DE LAS CONDES

1. Introducción y propósito del Plan

- 1.1. Un Plan construido desde el conocimiento acumulado de la comuna
- 1.2. De un conjunto de iniciativas a una estrategia común
- 1.3. Una movilidad centrada en las personas y en la experiencia de la ciudad
- 1.4. Principios que orientan las decisiones del Plan
- 1.5. Un instrumento para la gestión municipal y un compromiso comprensible para la ciudadanía

2. Cómo se construyó el Plan

- 2.1. Fuentes de información de procesos existentes
- 2.2. El Consejo Asesor de Movilidad: de la evidencia a la orientación estratégica
- 2.3. Benchmark y aprendizaje comparado
- 2.4. De la estrategia a una cartera ejecutable y un sistema de gestión

3. Las Condes en el contexto metropolitano

- 3.1. Una centralidad metropolitana construida a partir de la accesibilidad
- 3.2. Una comuna atravesada por redes y proyectos metropolitanos
- 3.3. Los corredores como estructuras urbanas, no solo como vías de circulación
- 3.4. Los límites comunales como interfaces de movilidad y coordinación
- 3.5. Ciudad y precordillera: acceso, conservación y resiliencia
 - 3.5.1. Una red de naturaleza y acceso
 - 3.5.2. Un territorio de interfaz
 - 3.5.3. Del acceso cotidiano a la continuidad operacional
 - 3.5.4. Hacia un principio de acceso responsable y resiliente
- 3.6. Una comuna metropolitana con realidades y usuarios diversos
 - 3.6.1. Una movilidad que debe acompañar las distintas etapas de la vida
 - 3.6.2. Una comuna utilizada de distintas maneras y en distintos momentos
 - 3.6.3. El bienestar también tiene una expresión territorial
 - 3.6.4. La proximidad física no garantiza una accesibilidad equivalente
 - 3.6.5. Diferentes capacidades para responder frente a una interrupción
 - 3.6.6. De un usuario promedio a una planificación diferenciada
- 3.7. Implicancias para la planificación de la movilidad

4. Diagnóstico integrado de la movilidad de Las Condes

- 4.1. Cómo, cuándo y para qué se mueve Las Condes
- 4.2. De la cobertura a la accesibilidad efectiva
 - 4.2.1. Una red amplia, pero territorialmente desigual
 - 4.2.2. El viaje comienza antes de subir al transporte público
 - 4.2.3. Intermodalidad: más que la proximidad entre modos
 - 4.2.4. Las estaciones como interfaces entre transporte y ciudad
 - 4.2.5. Información y legibilidad como parte de la accesibilidad
 - 4.2.6. De estaciones aisladas a nodos de accesibilidad

- 4.2.7. Cinco dimensiones de la accesibilidad efectiva
- 4.3. Continuidad y calidad de las redes cotidianas
 - 4.3.1. De infraestructura acumulada a redes funcionales
 - 4.3.2. La red peatonal como infraestructura básica de la movilidad cotidiana
 - 4.3.3. La red ciclista: el desafío de pasar de tramos a un sistema coherente
 - 4.3.4. Una red necesita infraestructura de soporte
 - 4.3.5. Espacio público e infraestructura verde como parte de la red de movilidad
 - 4.3.6. Cinco criterios para evaluar una red cotidiana
- 4.4. Síntesis del diagnóstico: de capacidades existentes a un sistema integrado

PARTE II. ESTRATEGIA DE MOVILIDAD DE LAS CONDES

5. Marco estratégico del Plan

- 5.1. Visión de movilidad
- 5.2. Principios y objetivos estratégicos

6. Ejes estratégicos

- 6.1. Corredor Apoquindo–Las Condes
 - 6.1.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Apoquindo–Las Condes
 - 6.1.2. Inversión asociada al eje Corredor Apoquindo–Las Condes
- 6.2. Ciudad para Caminar
 - 6.2.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Ciudad para Caminar
 - 6.2.2. Inversión asociada al eje Ciudad para Caminar
- 6.3. Transporte Público e Intermodalidad
 - 6.3.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Transporte Público e Intermodalidad
 - 6.3.2. Inversión asociada al eje Transporte Público e Intermodalidad
- 6.4. Gestión Vehicular y Seguridad Vial
 - 6.4.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial
 - 6.4.2. Inversión asociada al eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial
- 6.5. Movilidad Sostenible y Micromovilidad
 - 6.5.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad
 - 6.5.2. Inversión asociada al eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad
- 6.6. Logística Urbana y Distribución
 - 6.6.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Logística Urbana y Distribución
 - 6.6.2. Inversión asociada al eje Logística Urbana y Distribución

PARTE III. DE LA ESTRATEGIA A LA ACCIÓN

7. De los ejes a la cartera de acción

- 7.1. Una cartera compuesta por distintos tipos de actuación
- 7.2. Relación entre ejes estratégicos y cartera de acción
- 7.3. Cartera inicial y cartera dinámica

8. Priorización y hoja de ruta

9. Gobernanza para la implementación

- 9.1. Un modelo de gobernanza integrado
- 9.2. Roles municipales
- 9.3. Niveles de coordinación intercomunal, metropolitana y sectorial
- 9.4. Mesa de Implementación y Priorización del Plan
- 9.5. Gobernanza según eje estratégico

10. Seguimiento, evaluación y gestión adaptativa

- 10.1. Seguimiento de la implementación
- 10.2. Evaluación de resultados
- 10.3. Sistema integrado de información para el seguimiento
- 10.4. Reporte, actualización y gestión adaptativa del Plan
- 10.5. Matriz de monitoreo de avance y evaluación por eje

11. Conclusiones

PARTE I. COMPRENDER LA MOVILIDAD DE LAS CONDES

1. Introducción y propósito del Plan

La movilidad es una dimensión esencial de la vida cotidiana y del funcionamiento de la comuna. Está presente en la manera en que las personas acceden al trabajo, la educación, la salud, el comercio, los espacios públicos y las actividades recreativas; en la posibilidad de que niños y niñas puedan desplazarse con mayor autonomía; en las condiciones que enfrentan las personas mayores para moverse por la ciudad; en el funcionamiento del transporte público; en los viajes que diariamente llegan desde otras comunas; y también en los flujos de abastecimiento, servicios, residuos y distribución que permiten que Las Condes funcione.

Por esta razón, planificar la movilidad no consiste únicamente en ordenar el tránsito, proyectar infraestructura o resolver puntos de congestión. Significa intervenir sobre una de las relaciones más directas entre las personas y la ciudad: **la posibilidad de acceder, desplazarse y participar de la vida urbana de manera segura, eficiente y digna.**

El **Plan de Movilidad de Las Condes** se concibe como un instrumento estratégico para orientar esa tarea. Su propósito es establecer una visión de largo plazo para la movilidad comunal y traducirla en criterios de decisión, ejes estratégicos, programas, proyectos e instrumentos de gestión capaces de guiar la acción municipal durante los próximos años.

El Plan busca responder a una necesidad concreta: Las Condes cuenta con una amplia acumulación de información, estudios, instrumentos de planificación, planes sectoriales, proyectos en desarrollo y capacidades institucionales. El desafío actual no es comenzar nuevamente el diagnóstico de la comuna, sino **integrar ese conocimiento, identificar sus convergencias y transformarlo en una hoja de ruta común.**

En este sentido, el Plan cumple una función de articulación y la movilidad se aborda como una **política urbana transversal**. No reemplaza los instrumentos municipales existentes ni duplica sus diagnósticos, sino que los incorpora como parte de un sistema de conocimiento y planificación, conectando materias que habitualmente se desarrollan en ámbitos sectoriales distintos, pero que tienen consecuencias directas sobre la movilidad. Así, el Plan se construye reconociendo que la forma en que las personas se desplazan depende de múltiples condiciones: de la estructura urbana y la localización de las actividades; de la calidad y continuidad del espacio público; de la seguridad vial y de la percepción de seguridad; de las condiciones ambientales y climáticas; del acceso a servicios y oportunidades; de los cambios demográficos; de la organización de los establecimientos educacionales; de la actividad comercial y turística; y de la capacidad de la ciudad para responder ante emergencias y eventos críticos.



Imagen X. Determinantes del desplazamiento de las personas.

1.1. Un Plan construido desde el conocimiento acumulado de la comuna

El Plan de Movilidad integra explícitamente los principales instrumentos de planificación y diagnóstico producidos por la Municipalidad y otros antecedentes relevantes para comprender las condiciones actuales y futuras de Las Condes.

Su base incluye, entre otros, el **PLADECO 2022–2025 y sus informes finales**, el **Plan Regulador Comunal**, el **PIIMEP 2025**, el **Plan Comunal de Reducción del Riesgo de Desastres**, el **PADEM**, el **Plan Anual de Salud 2024**, los instrumentos de planificación en materia de seguridad —incluidos el **Plan de Seguridad Pública 2022–2025**, el **Plan de Seguridad Comunal** y los antecedentes asociados al **Modelo de Seguridad de Las Condes**—, la **EEL Las Condes**, los estudios vinculados a la situación hídrica comunal y la versión preliminar del **PLADETUR 2025**.

A estos instrumentos se suman antecedentes orientados a comprender las condiciones sociales y la experiencia cotidiana de quienes habitan la comuna, entre ellos el **Diagnóstico Social CASEN 2022**, el **Informe de Diagnóstico Social Comunal 2024** y la **Encuesta de Bienestar 2024**, así como los distintos estudios y levantamientos técnicos realizados por el municipio en materias vinculadas con congestión, transporte público, infraestructura, caminabilidad, micromovilidad, seguridad vial y logística urbana.

El Plan incorpora asimismo el proceso desarrollado por el **Consejo Asesor de Movilidad de Las Condes durante 2025**, que permitió analizar los principales desafíos comunales y construir orientaciones estratégicas en materias de transporte público e intermodalidad, infraestructura vial y congestión, movilidad sostenible y

micromovilidad, logística urbana y mecanismos de implementación. El proceso del Consejo fue concebido precisamente para aportar lineamientos a la elaboración de un Plan Integral de Movilidad y avanzar hacia una movilidad más segura, sostenible, integrada y centrada en las personas.

Esta diversidad de fuentes constituye una fortaleza del Plan, ya que permite que las decisiones de movilidad no se apoyen exclusivamente en indicadores de tráfico o infraestructura, sino en una lectura más completa de la comuna.

El diagnóstico social permite reconocer diferencias entre grupos y territorios. La información sobre bienestar permite aproximarse a cómo las personas experimentan la comuna. Los instrumentos de salud y educación permiten identificar necesidades relacionadas con movilidad activa, accesibilidad, envejecimiento y desplazamientos escolares. Los planes de seguridad aportan una lectura sobre las condiciones objetivas y percibidas del espacio público. Los instrumentos ambientales y de resiliencia permiten incorporar variables como adaptación climática, infraestructura verde y continuidad operacional. El PRC, el PLADECO y el PIIMEP permiten vincular las decisiones de movilidad con la estructura urbana, los proyectos de espacio público y las prioridades de inversión.

El valor del Plan es que **hace dialogar estas dimensiones**. La movilidad escolar, por ejemplo, no es solamente un problema de tránsito en torno a los colegios. También se relaciona con la autonomía infantil, la seguridad vial, la calidad del espacio público, la organización de los horarios y la participación de las comunidades escolares. La caminabilidad no depende solamente del ancho de una vereda. También está determinada por la continuidad de las rutas, el confort climático, la accesibilidad universal, la seguridad de los cruces, la percepción de seguridad y la proximidad de los destinos.

Del mismo modo, una nueva estación de transporte público no puede evaluarse únicamente por la capacidad de la infraestructura, sino que su aporte depende de la calidad de los accesos, la integración con otros modos, el tratamiento del espacio público, la información al usuario y la capacidad municipal para anticipar y gestionar sus efectos sobre el entorno.

1.2. De un conjunto de iniciativas a una estrategia común

Las Condes ha desarrollado durante los últimos años una amplia agenda de estudios, proyectos e iniciativas relacionadas directa o indirectamente con la movilidad. Al mismo tiempo, la comuna se encuentra frente a transformaciones de escala significativa que modificarán las condiciones de acceso y desplazamiento durante los próximos años. Como ejemplo de ello, la incorporación de nuevas estaciones de la Línea 7 de Metro, la implementación del Teleférico Bicentenario, los cambios en los servicios de movilidad compartida, el crecimiento de nuevas formas de distribución urbana y el desarrollo de proyectos de espacio público plantean oportunidades importantes, pero también exigen capacidad de anticipación y coordinación.

El Plan responde a ese contexto y su función no es elaborar un inventario de proyectos independientes, sino construir una **relación explícita entre los desafíos de la comuna, las decisiones estratégicas y las acciones necesarias para abordarlos**.



Imagen X. Cambio de enfoque para una gestión urbana más integrada, estratégica y orientada a resultados.

Un Plan de Movilidad debe ser capaz de responder no solamente **qué se propone hacer**, sino también **por qué, dónde, con qué prioridad, bajo responsabilidad de quién y con qué resultado esperado**.

Por ello, la estructura del Plan vincula la visión comunal con seis ejes estratégicos de transformación:

1. Eje Apoquindo-Las Condes
2. Las Condes, ciudad para caminar
3. Transporte público e intermodalidad
4. Gestión vehicular y seguridad vial
5. Movilidad sostenible y micromovilidad
6. Logística urbana y distribución eficiente

Estos ejes organizan la acción del Plan, pero no funcionan como compartimentos independientes, ya que la transformación de la movilidad requiere comprender las relaciones entre ellos, evitando que cada problema sea resuelto desde una sola perspectiva.

1.3. Una movilidad centrada en las personas y en la experiencia de la ciudad

El punto de partida del Plan es una definición fundamental:

La movilidad es un medio para mejorar la calidad de vida y el funcionamiento de la comuna no constituye un objetivo independiente de la ciudad que se busca construir.

Desde esta perspectiva, el éxito de una política de movilidad no se mide solamente por la velocidad de circulación de los vehículos, por el número de kilómetros de infraestructura construidos o por la incorporación de nuevas tecnologías.



Imagen X. Qué debe permitir la movilidad. Resultados esperados para una movilidad comunal más segura, accesible, sostenible y eficiente.

Esta mirada recoge la evolución del trabajo realizado por el Consejo Asesor de Movilidad. Desde su sesión inicial, la discusión incorporó conceptos como ciudad saludable, ciudad feliz, autonomía infantil, accesibilidad para personas mayores, bienestar subjetivo, seguridad vial y gestión basada en datos. El informe final del Consejo consolidó posteriormente una transición desde una planificación centrada predominantemente en la circulación vehicular hacia una movilidad centrada en las personas, la seguridad y el bienestar.

Esta transición no supone desconocer la importancia del automóvil ni establecer una oposición artificial entre diferentes modos de transporte. Las Condes es una comuna inserta en un sistema metropolitano complejo, en el que los viajes responden a diferentes necesidades, distancias y condiciones.

El desafío consiste en reconocer la función de cada modo y **crear mejores condiciones para que cada viaje pueda realizarse de la manera más adecuada**, considerando eficiencia, seguridad, impacto urbano y necesidades de las personas.

Esto exige priorizar al peatón en aquellos espacios donde su vulnerabilidad y su relación directa con la vida urbana así lo requieren; fortalecer el transporte público y sus condiciones de integración; construir redes coherentes para la movilidad activa; mejorar la gestión de los desplazamientos vehiculares; y reconocer que la logística urbana requiere instrumentos específicos que atiendan sus horarios, escalas y necesidades operacionales.

1.4. Principios que orientan las decisiones del Plan

El Plan se orienta por cinco principios que estarán presentes en la formulación de sus seis ejes, sus programas y su cartera de proyectos, que se han fundamentado como **criterios de decisión** que deberán ser aplicados en toda intervención.



Imagen X. Principios orientadores del plan.

Personas y bienestar

Las decisiones de movilidad deben evaluarse desde la experiencia de quienes utilizan la ciudad. Esto implica considerar accesibilidad, autonomía, tiempo de viaje, comodidad, legibilidad del espacio, posibilidades de encuentro y calidad de vida.

El Plan deberá reconocer especialmente las necesidades de quienes enfrentan mayores barreras para moverse, entre ellos niños y niñas, personas mayores y personas con movilidad reducida.

Seguridad vial

Toda decisión sobre calles, intersecciones, entornos escolares, infraestructura ciclista, gestión vehicular o transporte público debe incorporar la prevención del riesgo vial desde su diseño.

La seguridad no será tratada solamente como un ámbito de fiscalización posterior a la intervención, sino como un criterio de diseño, operación, educación y seguimiento.

Sostenibilidad y salud urbana

La movilidad debe contribuir a mejorar las condiciones ambientales y de salud de la comuna. Esto supone favorecer alternativas de movilidad activa, reducir externalidades negativas, incorporar criterios de confort climático e infraestructura verde y reconocer la relación entre actividad física cotidiana, espacio público y bienestar.

Gestión basada en evidencia

El Plan promoverá el uso de información pertinente para comprender problemas, priorizar inversiones, gestionar operaciones y evaluar resultados. El objetivo no es producir datos por sí mismos, sino fortalecer la capacidad de tomar decisiones. Cada

sistema de medición y monitoreo deberá responder a una pregunta de gestión y contribuir a una decisión concreta.

Gobernanza y participación

La movilidad depende de múltiples actores y niveles de decisión. Por ello, el Plan requerirá coordinación entre áreas municipales, instituciones sectoriales, municipios vecinos, empresas, operadores de servicios, comunidades locales y organizaciones de la sociedad civil.

La participación y la comunicación forman parte de la implementación. Los cambios en el espacio vial o en las condiciones de movilidad deben ser explicados, discutidos y acompañados para que la ciudadanía pueda comprender los objetivos de las transformaciones y evaluar sus resultados.

La aplicación de estos principios dentro de cada eje permitirá que el Plan mantenga una dirección común. Así, por ejemplo, un proyecto de infraestructura deberá evaluarse no solamente por su capacidad operacional, sino por sus efectos sobre seguridad, accesibilidad, salud, sostenibilidad y calidad urbana. Del mismo modo, una medida de gestión vehicular deberá considerar sus impactos sobre peatones, transporte público, barrios y actividades económicas.

1.5. Un instrumento para la gestión municipal y un compromiso comprensible para la ciudadanía

El Plan de Movilidad tiene dos destinatarios complementarios. El primero es el **municipio**.

Para SECPLAN y las distintas direcciones, departamentos y unidades vinculadas con el territorio, el espacio público, el tránsito, la infraestructura, la seguridad, el medio ambiente, la salud, la educación y la gestión comunal, el Plan deberá funcionar como una herramienta para coordinar decisiones; establecer prioridades; vincular proyectos; orientar estudios futuros; identificar responsables; ordenar horizontes de implementación; y evaluar avances.

El segundo destinatario es la **ciudadanía**, ya que una estrategia de movilidad solo puede sostenerse en el tiempo si las personas comprenden la dirección del cambio. Las decisiones sobre movilidad afectan la experiencia diaria del espacio urbano y, por ello, deben comunicarse con claridad. En este sentido, el Plan busca explicar no solo las intervenciones que se realizarán, sino el propósito que las conecta, estableciendo un marco de continuidad entre las grandes inversiones y las intervenciones cotidianas.

El objetivo final es que Las Condes cuente con una estrategia capaz de **convertir el conocimiento acumulado por la comuna en una dirección de acción compartida**, integrando planificación, evidencia, inversión y gestión para avanzar hacia una comuna más segura, sostenible, accesible y habitable.

BORRADOR

2. Cómo se construyó el Plan

El Plan de Movilidad de Las Condes se construyó mediante un proceso de **integración estratégica de conocimiento existente, deliberación experta, análisis territorial y aprendizaje comparado**. Su metodología parte de la premisa de que una comuna que ya cuenta con instrumentos de planificación, diagnósticos sociales, estudios sectoriales, información operacional y proyectos en desarrollo no necesita comenzar cada nuevo plan desde cero, sino que requiere de una estructura capaz de conectar ese conocimiento, identificar sus convergencias y convertirlo en decisiones coordinadas.



Imagen X. Insumos que orientan la formulación del Plan.

Por ello, la elaboración del Plan se organizó a través de una metodología integrada, basada en la lectura conjunta de las distintas dimensiones que inciden en la manera en que las personas y actividades se desplazan por la comuna.

2.1. Fuentes de información de procesos existentes

El Plan de Movilidad se construye a partir de fuentes complementarias de información, análisis y orientación estratégica. Cada una aporta una función específica dentro del proceso: algunas permiten establecer el marco de desarrollo de la comuna; otras ayudan a comprender sus condiciones sociales y territoriales; otras profundizan en problemas concretos de movilidad; y otras contribuyen a interpretar la evidencia, priorizar decisiones y ampliar el repertorio de soluciones posibles.

Fuente	Qué aporta	Cómo se traduce en el Plan
Instrumentos de planificación comunal	Definen la visión de desarrollo, las prioridades territoriales y los objetivos estratégicos de Las Condes.	Permiten alinear la movilidad con el desarrollo urbano, el espacio público, la inversión comunal y las políticas sectoriales.
Diagnósticos sociales, territoriales y sectoriales	Permiten comprender las características de la comuna, sus diferencias internas, las necesidades de distintos grupos y las condiciones que afectan la calidad de vida.	Ayudan a identificar territorios prioritarios, grupos con mayores barreras de movilidad y desafíos que requieren respuestas diferenciadas.
Estudios y diagnósticos específicos de movilidad	Profundizan en problemas concretos como congestión, transporte público, caminabilidad, seguridad vial, micromovilidad, estacionamientos y logística urbana.	Entregan evidencia para diseñar medidas, focalizar intervenciones y establecer prioridades técnicas.
Consejo Asesor de Movilidad	Permite interpretar la evidencia, contrastar enfoques, discutir alternativas y formular orientaciones estratégicas.	Contribuye a definir los principios del Plan, sus ejes estratégicos y los criterios para priorizar acciones.
Benchmark de planes y políticas de movilidad	Aporta referencias sobre instrumentos, modelos de gestión, formas de implementación y experiencias desarrolladas en otras ciudades.	Permite ampliar el repertorio de soluciones, evaluar su transferibilidad y adaptar aprendizajes al contexto de Las Condes.

Tabla X. Fuentes y funciones en la construcción del Plan de Movilidad de Las Condes.

El Plan se sustenta en una base amplia de instrumentos de planificación, diagnósticos y estudios municipales. Estos antecedentes fueron revisados de manera integrada para identificar objetivos comunes, condiciones territoriales relevantes, grupos prioritarios, proyectos en curso y materias con implicancias directas para la movilidad.

Ámbito	Instrumentos y estudios	Aporte al Plan de Movilidad
Desarrollo comunal	PLADECO 2022-2025 e informes finales	Visión de desarrollo, prioridades comunales y proyectos estratégicos
Ordenamiento territorial	PRC	Estructura urbana, centralidades, usos de suelo y desarrollo futuro
Espacio público e inversión	PIIMEP 2025	Cartera y prioridades de inversión en espacio público e infraestructura
Condiciones sociales y bienestar	CASEN 2022, Diagnóstico Social Comunal 2024, Encuesta de Bienestar 2024	Caracterización social, diferencias territoriales y experiencia de la comuna
Educación	PADEM	Localización de establecimientos, comunidades educativas y movilidad escolar
Salud	Plan Anual de Salud 2024	Salud preventiva, envejecimiento, actividad física y acceso a servicios
Seguridad	Plan de Seguridad Pública 2022-2025; Plan de Seguridad Comunal, Modelo de Seguridad Las Condes	Seguridad del espacio público, percepción de riesgo y condiciones de los trayectos
Energía y sostenibilidad	Estrategia Energética Local	Transición energética, emisiones y electromovilidad
Resiliencia ambiental	PCRDR e Informe Hídrico	Riesgos, adaptación climática, infraestructura verde y continuidad operacional
Turismo y actividad urbana	PLADETUR 2025, versión preliminar	Visitantes, actividades, eventos y demandas temporales de movilidad

Tabla X. Instrumentos comunales y su aporte a la construcción del Plan de Movilidad

La base de conocimiento social y de bienestar incorpora también el **Diagnóstico Social CASEN 2022**, el **Informe de Diagnóstico Social Comunal 2024** y la **Encuesta de Bienestar 2024**, junto con otros antecedentes estadísticos y territoriales disponibles.

A ellos se suman los estudios, levantamientos y análisis específicos elaborados por el municipio en materias vinculadas con transporte público, infraestructura vial, congestión, seguridad vial, caminabilidad, ciclovías, micromovilidad, estacionamientos, logística urbana y grandes proyectos de transporte.

La existencia de este conjunto de información permite adoptar una metodología de **síntesis y profundización selectiva**, en lugar de repetir diagnósticos generales ya elaborados.

2.2. El Consejo Asesor de Movilidad: de la evidencia a la orientación estratégica

IMAGEN

Imagen X. Sesiones del Consejo Asesor de Movilidad de Las Condes

Una instancia central en la construcción del Plan fue el trabajo del **Consejo Asesor de Movilidad de Las Condes**, conformado por **Gloria Hutt, Pablo Allard, Juan Carlos Herrera, Alberto Escobar y Beatriz Mella**, especialistas con experiencia en transporte, planificación urbana, infraestructura, seguridad vial y políticas públicas. El Consejo fue concebido como un espacio de asesoría estratégica y trabajo conjunto, en el que participaron, presididos por la **alcaldesa** y de manera regular, **SECPLAN** y las

direcciones de Tránsito y Transporte Público y de Asesoría Urbana, junto con los integrantes del Consejo. Esta composición permitió articular la mirada experta con el conocimiento técnico, territorial y operativo del municipio, acompañando la interpretación de los desafíos de movilidad de la comuna y la definición de orientaciones para el Plan.

Su aporte consistió en **poner la evidencia en discusión, ampliar la mirada sobre los problemas, contrastar alternativas y vincular desafíos que habitualmente son tratados de manera sectorial**. De este modo, antecedentes sobre congestión, transporte público, espacio vial, caminabilidad, micromovilidad o distribución urbana pudieron ser analizados no como problemas independientes, sino como partes de un mismo sistema de movilidad y de desarrollo urbano.

Entre abril y diciembre de 2025 se desarrollaron seis sesiones de trabajo. Cada sesión combinó la presentación de diagnósticos y antecedentes municipales con una discusión estructurada entre los integrantes del Consejo, la alcaldesa y el equipo técnico municipal. El proceso abordó sucesivamente el contexto general de la movilidad comunal; el transporte público y la intermodalidad; la infraestructura vial, la congestión y la seguridad vial; la movilidad sostenible y la micromovilidad; la logística urbana y la distribución; y, finalmente, la consolidación de conclusiones y propuestas.

La metodología tuvo un carácter **progresivo y acumulativo**. Las primeras sesiones permitieron precisar los principales desafíos y ampliar las preguntas que debía abordar el Plan. Las sesiones temáticas profundizaron en problemas específicos, discutieron alternativas y permitieron reconocer las distintas escalas en que debe actuar la política de movilidad: desde la gestión cotidiana de un cruce o un entorno escolar hasta la transformación de un gran corredor urbano o la integración de una nueva infraestructura de transporte. La sesión final permitió reunir esos aprendizajes y avanzar desde la discusión temática hacia una estructura estratégica.

A lo largo del proceso se consolidó una mirada común sobre los principales desafíos de la movilidad comunal. El Consejo coincidió en la necesidad de avanzar desde una planificación centrada principalmente en la circulación hacia una visión más amplia, donde la movilidad contribuya al bienestar, la seguridad y la calidad de vida. Esto supone abordar problemas como la congestión no solo mediante infraestructura, sino también a través de una mejor gestión de la demanda y de la operación; entender las grandes inversiones de transporte como oportunidades para transformar sus entornos urbanos; y combinar las intervenciones físicas con regulación, fiscalización, educación y comunicación. Del mismo modo, se reafirmó la importancia de utilizar datos y tecnología para fortalecer la gestión, junto con una mayor coordinación entre el municipio, otras instituciones públicas, comunas vecinas y actores privados.



Imagen X. Definiciones orientadoras surgidas del Consejo Asesor de Movilidad de Las Condes.

El trabajo del Consejo constituye, por tanto, **el puente entre la evidencia disponible y la formulación estratégica del Plan**. Sus sesiones no se reproducen como capítulos independientes ni el Plan sigue de manera literal el orden en que fueron discutidos los temas. La deliberación realizada durante 2025 fue reorganizada para traducirse en una estructura orientada a la acción, compuesta por seis ejes estratégicos: **Eje Apoquindo–Las Condes; Ciudad para Caminar; Transporte Público e Intermodalidad; Gestión Vehicular y Seguridad Vial; Movilidad Sostenible y Micromovilidad; y Logística Urbana y Distribución.**

La incorporación de la logística urbana como un eje propio responde precisamente a uno de los aprendizajes del proceso asesor: el abastecimiento, la carga y descarga, el delivery y la última milla tienen actores, horarios, infraestructuras y escalas de operación diferentes a las de la movilidad de personas. Por ello, requieren instrumentos específicos y una coordinación público-privada capaz de asegurar el funcionamiento de la comuna reduciendo, al mismo tiempo, sus externalidades sobre el espacio urbano.

De esta manera, el Consejo no aparece en el Plan únicamente como una instancia consultiva previa, sino como una parte fundamental de su método de construcción: **la instancia que permitió contrastar la evidencia, construir una visión integrada de los problemas y transformar diagnósticos sectoriales en criterios y orientaciones para la acción municipal.**

2.3. De la estrategia a una cartera ejecutable y un sistema de gestión

La etapa final de construcción del Plan traduce la visión, los principios y los seis ejes estratégicos en una **cartera priorizada de programas, proyectos e instrumentos de gestión**. El objetivo es pasar desde una orientación estratégica general hacia una hoja de ruta capaz de ordenar la acción municipal, distinguiendo qué iniciativas pueden

comenzar de manera inmediata, cuáles requieren preparación técnica o coordinación previa y cuáles corresponden a transformaciones estructurales de mayor plazo.

Para ello, el Plan organiza sus acciones en distintos horizontes temporales. Las iniciativas de corto plazo consideran principalmente medidas de gestión, ajustes operacionales, estudios específicos, pilotos e intervenciones de menor complejidad. Las acciones de mediano plazo incluyen proyectos que requieren diseño, coordinación interinstitucional, financiamiento o procesos de aprobación. Finalmente, las transformaciones de largo plazo corresponden a iniciativas urbanas y de transporte que demandan continuidad, coordinación entre actores y una secuencia sostenida de decisiones.

La priorización no depende únicamente de la magnitud del problema identificado. Considera también el impacto esperado, la población beneficiada, la contribución a los objetivos del Plan, la urgencia, la factibilidad técnica e institucional, las posibilidades de financiamiento, la dependencia respecto de otras iniciativas y la capacidad de producir beneficios complementarios en distintos ámbitos de la movilidad y del desarrollo urbano.

De este modo, el Plan no se concibe como una lista de aspiraciones, sino como un **instrumento de gestión y decisión**. Cada programa o proyecto deberá poder vincularse con un desafío identificado, un objetivo estratégico, un responsable, un horizonte de implementación y un mecanismo de seguimiento. Esta trazabilidad permitirá mantener la relación entre diagnóstico, decisión e inversión, y facilitará la coordinación entre las distintas áreas municipales involucradas.

El seguimiento forma parte de esta misma lógica. La movilidad es dinámica: cambian los patrones de viaje, las actividades, las tecnologías, las condiciones ambientales y los proyectos urbanos. Por ello, el Plan deberá contar con indicadores, fuentes de información y momentos de revisión que permitan observar avances, evaluar resultados y ajustar medidas cuando sea necesario. La implementación deberá responder periódicamente tres preguntas fundamentales: **qué se ha ejecutado, qué resultados está produciendo y qué debe corregirse o profundizarse**.

En síntesis, el Plan de Movilidad de Las Condes transforma la planificación comunal, la evidencia social y territorial, los estudios técnicos, la deliberación experta y el aprendizaje comparado en una estructura común de acción: **una visión compartida, principios de decisión, seis ejes estratégicos, una cartera priorizada, responsables, horizontes de implementación e indicadores de seguimiento**. El propósito no es reunir todo el conocimiento disponible sobre movilidad, sino convertirlo en decisiones coherentes, coordinadas y ejecutables.

3. Las Condes en el contexto metropolitano



Imagen X. Movilidades diversas en el uso del espacio público.

La movilidad de Las Condes no puede comprenderse únicamente a partir de lo que ocurre dentro de sus límites administrativos. La comuna forma parte de un sistema metropolitano de actividades, redes e infraestructuras que moviliza diariamente a residentes, trabajadores, estudiantes, visitantes, proveedores y usuarios de servicios. Sus principales corredores se conectan con la estructura vial de Santiago; el Metro y los servicios de buses forman parte de redes de escala metropolitana; los sectores de empleo, comercio, salud y educación atraen viajes desde distintos puntos de la ciudad; y varios de los proyectos que transformarán su movilidad durante los próximos años dependen de decisiones e instituciones que exceden la competencia municipal.

Esta condición determina el punto de partida territorial del Plan de Movilidad, ya que Las Condes debe responder simultáneamente a las necesidades cotidianas de quienes viven en sus barrios y a las demandas asociadas a su papel dentro de Santiago. Ello requiere actuar en distintas escalas: desde la experiencia de caminar por una calle, cruzar una avenida o acceder a un paradero, hasta la integración de grandes corredores, nodos de intercambio y proyectos de transporte masivo.

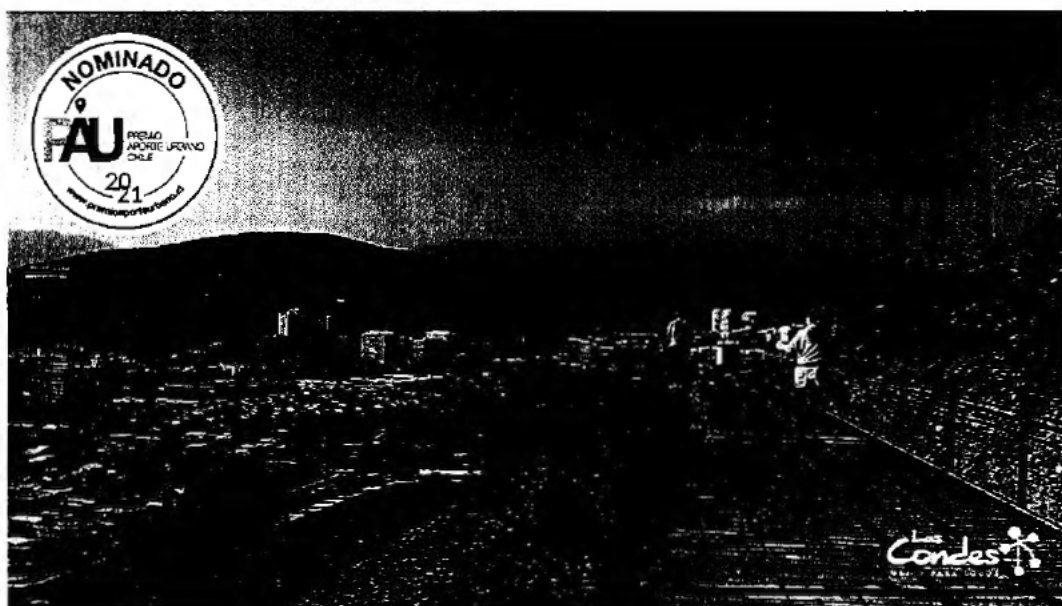


Imagen X. Cerro Calán.

La comuna tiene una superficie de 96 km², de los cuales 43,9 km² corresponden al área urbana. A esta condición se suma un extenso territorio precordillerano: el diagnóstico del PIIMEP identifica 52,02 km² dentro de áreas restringidas o excluidas del desarrollo urbano según la base territorial utilizada por ese instrumento. Esta configuración sitúa a Las Condes en una condición singular dentro de Santiago, articulando la ciudad consolidada con un sistema natural de escala metropolitana (Informe Diagnóstico Social Comunal; Resumen Ejecutivo PIIMEP (1)).

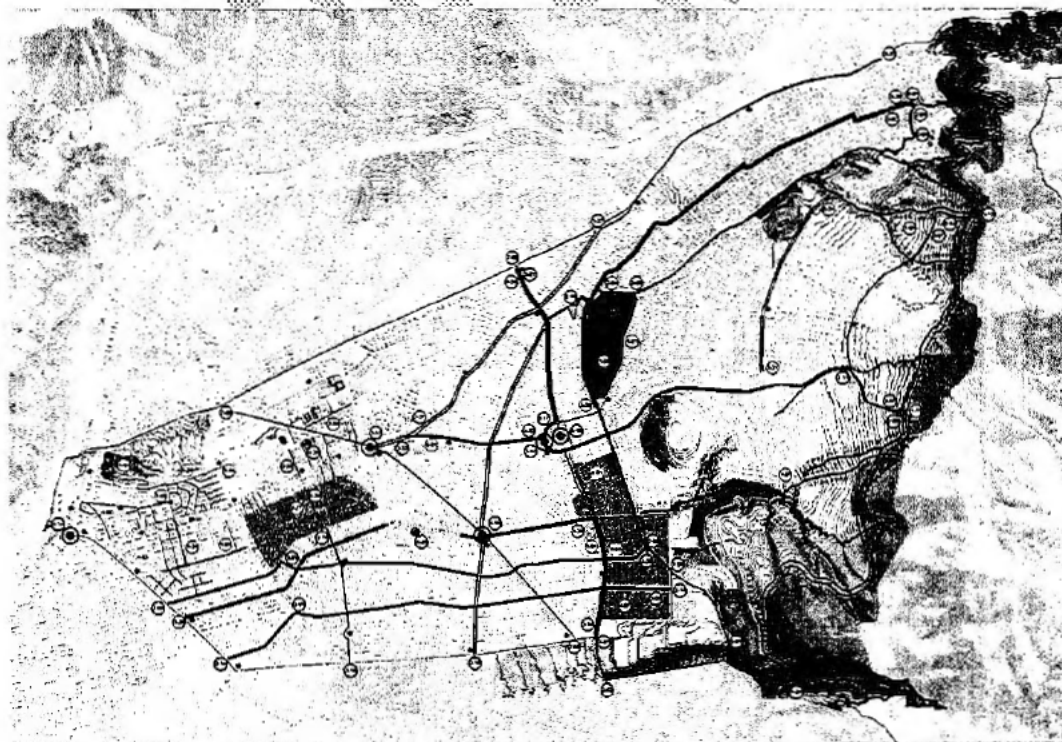


Imagen X. Plan de intervenciones en Infraestructura de movilidad y espacio público Comuna de Las Condes.

Para el Plan de Movilidad, esta visión resulta especialmente relevante porque permite comprender que las redes de desplazamiento no son infraestructuras independientes del territorio que atraviesan. Las calles, corredores, estaciones, ciclovías y recorridos peatonales son también parte del espacio público, de la estructura ambiental y de la experiencia cotidiana de la ciudad.

El contexto metropolitano de Las Condes debe ser entendido, por tanto, a partir de cuatro condiciones relacionadas: **su papel como centralidad urbana; su inserción en grandes redes e infraestructuras; la necesidad de continuidad más allá de los límites comunales; y la coexistencia de escalas metropolitanas y barriales dentro de un mismo territorio.**

La posición actual de Las Condes dentro de Santiago es también resultado de una trayectoria de transformación urbana sostenida. Desde su origen como territorio agrícola vinculado al abastecimiento de la ciudad, la comuna experimentó un proceso de urbanización acelerado durante el siglo XX, primero mediante la consolidación de barrios residenciales planificados y, posteriormente, a través de la concentración de comercio, oficinas y servicios de alcance metropolitano. Desde la década de 1980, esta transformación reforzó su papel como una de las principales centralidades económicas del sector oriente, mientras la planificación comunal buscó concentrar la densificación y las actividades de mayor intensidad en sectores de alta accesibilidad, preservando extensas áreas residenciales y barrios de identidad consolidada. Esta trayectoria explica una parte importante de la estructura actual de movilidad: **Las Condes es, al mismo tiempo, lugar de residencia, destino de viajes metropolitanos y territorio atravesado por grandes infraestructuras y corredores urbanos** (Resumen Ejecutivo PIIMEP (1)).

3.1. Una centralidad metropolitana construida a partir de la accesibilidad



Imagen X. Síntesis territorial en datos para el Plan de Movilidad.

La condición metropolitana de Las Condes se encuentra estrechamente relacionada con su modelo de desarrollo urbano. La planificación comunal ha buscado concentrar las actividades de mayor intensidad y los procesos de densificación en sectores de alta accesibilidad, mientras preserva extensas áreas residenciales de menor altura. El PIIMEP sintetiza esta estructura en una relación aproximada de 70% de territorio

asociado a vivienda de baja altura y 30% destinado a sectores de mayor densificación, edificación en altura y equipamiento. A ello se agregan aproximadamente 100 hectáreas destinadas a usos no residenciales, entre ellos comercio, salud, educación, servicios e infraestructura (Resumen Ejecutivo PIIMEP (1)).

Esta condición de centralidad convive con una población residente de gran escala. El Diagnóstico Social Comunal proyecta 343.632 habitantes para 2024 y sitúa a Las Condes como la comuna con mayor población del sector oriente. La movilidad comunal responde, por tanto, a una doble condición: atender las necesidades cotidianas de una población residente numerosa y gestionar los flujos asociados a actividades y servicios de alcance metropolitano (Informe Diagnóstico Social Comunal).

Esta relación entre accesibilidad y localización de actividades tiene consecuencias directas sobre la movilidad. Las zonas mejor conectadas atraen nuevas actividades y viajes; las inversiones en transporte modifican las condiciones de acceso al territorio; y esas transformaciones pueden, a su vez, generar nuevos procesos de desarrollo urbano. Por esta razón, el Plan debe también **anticipar los efectos urbanos de las nuevas condiciones de accesibilidad.**

IMAGEN

Imagen X. Nudo Estoril – situación actual.

Este desafío es especialmente relevante frente a la llegada de nuevas estaciones de la Línea 7 de Metro. El trabajo del Consejo Asesor puso de manifiesto que una estación no debe considerarse únicamente como un acceso a la red ferroviaria. Sectores como Estoril pueden convertirse en nodos de intercambio y nuevas centralidades, articulando transporte, servicios, equipamientos, espacio público y conexiones de última milla.

El desafío municipal está, por tanto, en construir una relación más estrecha entre infraestructura y ciudad. **La conectividad metropolitana se materializa finalmente a escala local**, en la facilidad para llegar caminando a una estación, en la integración con buses y bicicletas, en la seguridad del entorno, en la posibilidad de orientarse y en la calidad del espacio público que recibe los nuevos flujos.

3.2. Una comuna atravesada por redes y proyectos metropolitanos

Imagen X. Teleférico Bicentenario.

La condición de centralidad descrita anteriormente se expresa en una elevada intensidad de desplazamientos. De acuerdo con la Encuesta Origen Destino de Santiago 2012, utilizada como base en el diagnóstico del PIIMEP, Las Condes generaba y atraía aproximadamente **1.058.000 viajes en un día laboral de temporada normal** y registraba una tasa de motorización de **1,31 vehículos por hogar**. Aunque la antigüedad de la encuesta exige cautela en su interpretación, estos datos siguen siendo útiles para comprender la escala y estructura general de la movilidad comunal,

especialmente considerando que la EOD constituye una medición integral de los viajes con origen y destino en la comuna.



Imagen X. Síntesis de viajes diarios según EOD Santiago 2012 y PIIMEP Las Condes.

La composición de estos viajes evidencia una fuerte presencia del transporte privado. Del total estimado, **54,4% correspondía a modos privados**, mientras el **18,2% se realizaba en transporte público**, el **24,5% mediante modos no motorizados**, principalmente caminata y bicicleta, y el **2,8% restante mediante otros modos**, incluyendo transporte escolar, buses institucionales y combinaciones entre transporte público y privado.

Esta distribución permite identificar una primera tensión estructural. Las Condes cuenta con una alta concentración de actividades y una importante infraestructura de transporte público, pero una proporción mayoritaria de sus viajes se realizaba mediante modos privados. El diagnóstico del PIIMEP complementa esta lectura señalando que, según la misma EOD, casi la mitad de los hogares de la comuna disponía de dos vehículos o más y que la tasa alcanzaba los **437 automóviles por cada mil habitantes**, una de las más altas de la Región Metropolitana en la medición utilizada.

La diversidad de motivos de viaje confirma, además, que la movilidad de Las Condes no responde exclusivamente a los desplazamientos laborales. Según la EOD 2012, aproximadamente **31,7% de los viajes tenía como propósito el trabajo**, **16,4% el estudio** y **51,9% correspondía a otros motivos**, entre ellos salud, compras, trámites, visitas, despachos y recreación. Esta composición refleja una característica central de la comuna, su movilidad está asociada a una base de actividades diversa que genera desplazamientos durante distintos momentos del día y no únicamente en los periodos tradicionales de entrada y salida laboral.

Más de la mitad de los viajes asociados a Las Condes responde a propósitos distintos del trabajo y el estudio. Esto obliga a planificar una movilidad que atienda una ciudad activa durante todo el día y para una amplia diversidad de usuarios y necesidades.

El Diagnóstico Social Comunal 2024 recoge, a partir de antecedentes municipales, una estimación del orden de **1,2 millones de viajes diarios generados y atraídos**, indicando además que cerca de la mitad correspondería a viajes internos dentro de la propia comuna. El mismo diagnóstico identifica entre los principales destinos externos a Vitacura, Providencia y Lo Barnechea.

Las estimaciones de 1.058.000 viajes de la EOD 2012 y de aproximadamente 1,2 millones recogida en antecedentes municipales posteriores no deben interpretarse como una serie temporal directamente comparable, dado que provienen de fuentes y metodologías distintas. En el Plan se utilizan de manera complementaria: la EOD para caracterizar la estructura de los viajes y los antecedentes municipales más recientes para reconocer la persistencia de una movilidad de gran escala y la relevancia de las relaciones internas e intercomunales.

Esta magnitud y diversidad de desplazamientos se sostiene sobre una estructura de movilidad cuya planificación y operación involucra a múltiples instituciones. El PIIMEP identifica proyectos de escala metropolitana con efectos directos sobre la comuna, entre ellos la Línea 7 de Metro, Américo Vespucio Oriente, la Estación Intermodal Escuela Militar y el Teleférico Bicentenario. Estas infraestructuras no solo modifican los tiempos y posibilidades de desplazamiento, sino que generan nuevas demandas sobre sus entornos urbanos, las conexiones entre modos y el espacio público.

El Volumen 2 del PIIMEP refuerza esta lectura al proponer una **Red de Movilidad Integrada**, articulando corredores urbanos, recorridos peatonales, infraestructura ciclista, zonas de tránsito compartido, estacionamientos para bicicletas y nodos de intercambio modal.

Para el Plan de Movilidad, **esta aproximación permite desplazar la mirada desde los proyectos aislados hacia una lógica de red**. Una estación sin buenos accesos, una ciclovia sin continuidad o un corredor que modifica abruptamente sus condiciones en un límite comunal pueden tener infraestructura de calidad y, sin embargo, no constituir un sistema integrado. El desafío es, por tanto, articular las distintas redes y gestionar adecuadamente sus interfaces.

3.3. Los corredores como estructuras urbanas, no solo como vías de circulación

Imagen X. PIIMEP Corredores de transporte público.

La estructura urbana de Las Condes está fuertemente organizada a partir de sus principales corredores. Estos ejes no solo permiten desplazarse entre distintos sectores de la comuna y conectarse con el resto de Santiago: también han orientado la localización de actividades, la densificación, el transporte público y buena parte de las inversiones en infraestructura y espacio público.

Esta relación entre movilidad y forma urbana tiene una trayectoria de largo plazo. La estrategia de estructuración territorial que dio origen al Plan Regulador Comunal buscó

concentrar el desarrollo de mayor intensidad en corredores y sectores de alta accesibilidad, protegiendo al mismo tiempo extensas áreas residenciales interiores de baja altura. El diagnóstico del PIIMEP muestra esta relación entre **corredores de densificación y áreas intersticiales residenciales protegidas**, confirmando que la red vial ha cumplido una función que excede ampliamente la circulación: ha sido uno de los principales soportes del modelo de desarrollo urbano de la comuna. (PPT Congestion)

Desde la perspectiva funcional, esta estructura combina diferentes jerarquías y direcciones de conectividad. El PRC distingue vías expresas, troncales, colectoras, de servicio y locales, reconociendo funciones diferentes dentro de la red. El PIIMEP identifica como principales conexiones oriente-poniente a ejes como Presidente Kennedy, Apoquindo, Las Condes y Cristóbal Colón, mientras Manquehue y Padre Hurtado cumplen un papel relevante en la conectividad norte-sur; Américo Vespucio, por su parte, articula estos desplazamientos con una estructura de circunvalación de escala metropolitana (Resumen ejecutivo PIIMEP 1).

Esta organización permite comprender los corredores como un **sistema de relaciones**, y no como una colección de avenidas independientes. Los viajes metropolitanos se distribuyen a través de grandes ejes, pero su funcionamiento depende también de conexiones transversales, calles colectoras, redes locales e intersecciones capaces de distribuir los flujos hacia barrios y destinos.

Esta condición se hace especialmente visible en los principales nodos de la red. El diagnóstico del PIIMEP identificó 18 intersecciones relevantes por sus niveles de flujo, entre ellas Apoquindo-Manquehue, Manquehue-Presidente Riesco y Américo Vespucio-Kennedy. La misma fuente registra una red gestionada mediante 324 intersecciones semaforizadas y nueve cruces desnivelados. Más allá de las cifras específicas, esta información muestra que el desempeño de los corredores depende tanto de la continuidad del eje como de la gestión de sus intersecciones, tiempos semaforicos, cruces peatonales y conexiones con redes secundarias.

Por ello, el Plan de Movilidad adopta una definición más amplia de corredor urbano. Un corredor es simultáneamente una infraestructura de desplazamiento, un espacio público lineal, un soporte de actividades y una interfaz entre diferentes modos de transporte. Dependiendo de su localización y función, puede concentrar servicios de transporte público, recorridos peatonales intensivos, infraestructura ciclista, comercio, equipamientos, áreas verdes, estacionamientos y operaciones logísticas.

Imagen X. PIIMEP.

Esta mirada encuentra una base importante en la propuesta del PIIMEP. Su visión de una Red de Movilidad Integrada articula corredores, ciclovías, zonas de tránsito compartido, estacionamientos de bicicletas y nodos de intercambio modal; paralelamente, su estrategia de infraestructura verde propone avenidas parque y rutas verdes capaces de conectar parques, plazas y espacios naturales aprovechando perfiles viales existentes. De este modo, movilidad e infraestructura verde dejan de aparecer como redes paralelas: determinados corredores pueden contribuir

simultáneamente a la conectividad, la movilidad activa, el confort ambiental y la continuidad ecológica.

La cartera propuesta por el PIIMEP refleja esta lógica mediante distintos tipos de intervención. Por una parte, identifica ejes que requieren **consolidación y continuidad**, como Paul Harris, Francisco Bulnes Correa y Camino Apoquindo. Por otra, propone actuaciones de corredor en ejes como Apoquindo, Padre Hurtado, Cristóbal Colón, Manquehue, Américo Vespucio y Camino El Alba, entre otros. Esta diferenciación es relevante para el Plan de Movilidad: no todos los ejes enfrentan el mismo problema y, por tanto, no requieren una solución uniforme. Algunos necesitan completar conexiones; otros, mejorar continuidad; otros, reorganizar su perfil; y los de mayor intensidad deben resolver conflictos complejos entre movilidad, espacio público y actividad urbana.

El Consejo Asesor profundizó esta discusión particularmente en relación con Apoquindo. La sesión final planteó la necesidad de reforzar la prioridad peatonal del eje, derivar parte de la demanda de estacionamiento hacia edificios y calles laterales y organizar la carga y descarga en vías perpendiculares, de manera de liberar al corredor principal de funciones que interfieren con su papel urbano y de movilidad. La discusión sobre una eventual infraestructura ciclista mostró, además, que cualquier incorporación de nuevos modos debe resolver cuidadosamente la relación con paraderos, cruces, kioscos, intersecciones y espacio peatonal, evitando tratar cada componente de manera aislada.

Este enfoque permite plantear una definición estratégica para el Plan:

Los principales corredores de Las Condes deben evolucionar desde una lógica predominantemente vial hacia una gestión integrada de movilidad y espacio urbano, reconociendo que cada eje cumple una función diferente dentro de la red.

Esto implica que su planificación deberá considerar, según las características de cada corredor:

- **la función metropolitana e intercomunal del eje**
- **la intensidad y mezcla de actividades en sus bordes**
- **el papel del transporte público; la continuidad peatonal y ciclista**
- **la seguridad de las intersecciones**
- **la disponibilidad y gestión del estacionamiento**
- **las necesidades logísticas; las oportunidades de infraestructura verde**
- **y la relación con los barrios que atraviesa.**

La consecuencia para el Plan es importante. La transformación de los corredores no puede reducirse a un único estándar de diseño ni a una redistribución genérica del espacio vial. Se requiere una **tipología de corredores y estrategias diferenciadas de intervención**, capaz de reconocer que Apoquindo-Las Condes, Padre Hurtado, Manquehue, Cristóbal Colón, Bilbao o los ejes del sector precordillerano presentan funciones urbanas, demandas de movilidad y condiciones espaciales distintas.

Esta mirada será particularmente relevante para el **Eje Apoquindo–Las Condes**, que el Plan desarrolla posteriormente como una de sus seis líneas estratégicas. Su importancia no deriva solamente de la cantidad de viajes que canaliza, sino de su capacidad para articular centralidades, transporte público, comercio, equipamientos, espacio público y conexiones metropolitanas. Por ello, su transformación puede constituirse en una demostración concreta de la visión del Plan: **utilizar la movilidad como instrumento para mejorar simultáneamente conectividad, seguridad, habitabilidad y calidad urbana.**

3.4. Los límites comunales como interfaces de movilidad y coordinación

Imagen X. Imagen límites comunales.

La movilidad cotidiana no se detiene en los límites administrativos. Los viajes continúan entre comunas, al igual que las redes de transporte público, los corredores viales, las rutas peatonales, la infraestructura ciclista y los flujos de abastecimiento. Sin embargo, las condiciones físicas y de gestión de esas redes pueden cambiar precisamente en los bordes: una ciclovía pierde continuidad, un corredor modifica su estándar, una autopista actúa como barrera o un proyecto depende de decisiones adoptadas por más de un municipio o institución.

Para Las Condes, esta condición es especialmente relevante. La comuna mantiene relaciones funcionales intensas con Providencia, Vitacura, Lo Barnechea y La Reina, pero cada uno de estos bordes plantea desafíos diferentes. Por ello, el Plan no entiende los límites comunales como una categoría homogénea, sino como **interfaces territoriales que requieren respuestas específicas de conectividad, diseño y gobernanza.**

Hacia Providencia, el principal desafío es asegurar la continuidad de una estructura urbana y de movilidad que funciona de manera integrada en la práctica. El Consejo Asesor destacó expresamente la necesidad de **cuidar la continuidad espacial entre ambas comunas**, evitando que los cambios de jurisdicción se traduzcan en interrupciones de recorridos, diferencias abruptas de estándar o falta de coordinación en las intervenciones sobre corredores y redes.

La relación con Vitacura presenta una condición distinta. En este borde, la **infraestructura vial metropolitana puede actuar no solo como conexión, sino también como barrera.** Durante el trabajo del Consejo se identificó específicamente el desafío que representa el carácter de autopista del límite norte y la necesidad de resolver adecuadamente puntos como Gerónimo de Alderete, particularmente frente a los cambios de accesibilidad asociados a las nuevas infraestructuras de transporte. El desafío, en este caso, no consiste únicamente en asegurar continuidad longitudinal, sino en mejorar la capacidad de atravesar, acceder e intercambiar entre redes ubicadas a ambos lados de una infraestructura de gran escala.

Hacia Lo Barnechea, en cambio, **la discusión se relaciona principalmente con la continuidad de los grandes sistemas de transporte y con el reparto de**

responsabilidades y beneficios de inversiones que tienen efectos sobre más de una comuna. La discusión del Consejo sobre una eventual extensión de Metro mostró precisamente que proyectos de esta escala requieren analizar conjuntamente demanda, efectos urbanos, financiamiento, localización de terminales e integración con los sistemas de superficie. La infraestructura puede estar localizada parcialmente en una comuna y, al mismo tiempo, distribuir beneficios y externalidades en un territorio mucho mayor.

La conectividad con La Reina y los demás bordes comunales plantea también la necesidad de pensar las redes de movilidad activa como sistemas continuos. Esta problemática queda especialmente clara en el diagnóstico de conectividad ciclista presentado al Consejo: **de 19 conexiones intercomunales identificadas, solo 8 se encontraban consolidadas y 11 permanecían sin conexión**, es decir, más de la mitad de las interfaces analizadas presentaba discontinuidades. El dato muestra que la existencia de infraestructura dentro de la comuna no garantiza por sí sola una red funcional: **una red es tan continua como sus conexiones más débiles.**

Por otro lado, la relación con La Reina combina continuidad de redes urbanas con una dimensión ambiental y de gestión del riesgo asociada al contrafuerte cordillerano. Esta condición muestra que las interfaces intercomunales no solo deben gestionarse para los viajes cotidianos: también son relevantes para el monitoreo, la prevención y la respuesta ante eventos que se desarrollan sobre territorios continuos.

Los nuevos instrumentos comunales de gestión del riesgo entregan una evidencia concreta de cómo esta cooperación puede traducirse en mecanismos operativos.

El **Anexo por Amenaza de Incendio Forestal en Zona de Interfaz** establece que, cuando existen alertas vigentes, se debe considerar un **área común de monitoreo y cobertura de un kilómetro con Lo Barnechea al norte y La Reina al sur**. Esta disposición demuestra que, frente a fenómenos territoriales que no reconocen límites administrativos, la coordinación debe superar el intercambio general de información y transformarse en acuerdos concretos sobre áreas de monitoreo, responsabilidades y procedimientos de actuación.

El mismo principio aparece, desde otra perspectiva, en la gestión de inundaciones y anegamientos. El anexo correspondiente organiza la respuesta mediante la articulación del nivel comunal con estructuras regionales, organismos técnicos, servicios de emergencia y empresas concesionarias. La gestión considera monitoreo, evaluación de la situación, priorización de acciones, solicitud de recursos, activación de protocolos y protección de personas.

Para el Plan de Movilidad, la importancia de estos antecedentes no está en reproducir los protocolos de emergencia, sino en reconocer un principio más amplio:

La coordinación territorial debe existir antes de que una contingencia o proyecto revele las discontinuidades institucionales del sistema.

Una red verdaderamente integrada necesita acuerdos para la operación normal, pero también capacidades compartidas para responder cuando una conexión se

interrumpe, una infraestructura deja de operar o un evento obliga a modificar las condiciones habituales de circulación.

El PIIMEP recoge esta necesidad al plantear una Red de Movilidad Integrada que busca conectar la infraestructura ciclo-inclusiva existente y proyectada con las comunas vecinas. La misma lógica se expresa en varios corredores que alcanzan los límites comunales y en iniciativas de escala mayor, como el Parque y Corredor Pie Andino, concebido como una estructura lineal vinculada al sistema precordillerano.

La dimensión intercomunal no se limita, además, a la planificación física. El propio marco de inversión del PIIMEP reconoce que parte de las necesidades de movilidad y espacio público debe abordarse a una escala superior a la municipal. La normativa considerada por el instrumento establece que al menos un 40% de los recursos recaudados debe destinarse a obras contenidas en el PIIMEP Intercomunal. Esta disposición refuerza una idea central para el Plan: la continuidad territorial requiere no solo coordinación técnica, sino también **mecanismos para priorizar, financiar y ejecutar proyectos compartidos.**

Desde esta perspectiva, la coordinación intercomunal debe incorporarse desde las primeras etapas de planificación, especialmente cuando se trata de redes continuas, corredores de borde, nodos metropolitanos o infraestructuras cuyos efectos se distribuyen entre varias jurisdicciones.

Para ello, el Plan deberá distinguir al menos tres niveles de actuación. Un primer nivel corresponde a las intervenciones que el municipio puede ejecutar directamente dentro de sus competencias. Un segundo nivel comprende proyectos que requieren acuerdos bilaterales o coordinación con municipios vecinos para asegurar continuidad de trazados, estándares y secuencias de ejecución. Un tercer nivel corresponde a proyectos metropolitanos y sectoriales, donde la función del municipio es participar activamente en la planificación, resguardar las condiciones de integración urbana y coordinar sus efectos territoriales con las instituciones responsables.

Esta diferenciación deberá quedar incorporada en la cartera del Plan mediante una **escala de gobernanza asociada a cada programa y proyecto**, identificando con claridad el responsable principal, los actores que deben participar, las dependencias externas y los mecanismos de coordinación requeridos. De esta manera, la dimensión intercomunal deja de ser una declaración general de colaboración y se transforma en un criterio operativo para la implementación.

En una comuna altamente integrada al funcionamiento metropolitano, la calidad de la movilidad no depende únicamente de lo bien que funcionen sus redes dentro del territorio municipal. Depende también de la capacidad de asegurar continuidad al cruzar sus bordes, resolver las barreras producidas por grandes infraestructuras y participar activamente en las decisiones metropolitanas que transforman su accesibilidad. **Planificar los límites como interfaces significa, por tanto, planificar conexiones y también responsabilidades compartidas.**

3.5. Ciudad y precordillera: acceso, conservación y resiliencia

Una de las condiciones territoriales más singulares de Las Condes es su relación directa con el sistema precordillerano. La comuna no termina en un borde urbano convencional: hacia el oriente, la ciudad consolidada se encuentra con un territorio de cerros, quebradas, cursos de agua, parques naturales y áreas de conservación que cumplen funciones ambientales, recreativas y paisajísticas de escala comunal y metropolitana.

Esta condición determina una relación particular entre movilidad y territorio. La precordillera es, al mismo tiempo, **patrimonio natural que debe ser protegido, destino de actividades recreativas y deportivas, espacio de acceso público y territorio expuesto a amenazas que requieren prevención, monitoreo y capacidad de respuesta**. Por ello, la movilidad hacia este sector no puede planificarse únicamente como un problema de conectividad o aumento de accesos. Debe abordarse desde una perspectiva que combine accesibilidad, conservación y resiliencia.

El diagnóstico del PLADETUR permite dimensionar esta condición territorial. El piedemonte cordillerano representa aproximadamente el **45,4% de la superficie comunal**, mientras la planicie del valle, donde se concentra la mayor parte de la urbanización, representa aproximadamente el **46,4%**. Esta configuración sitúa a Las Condes sobre una transición física muy marcada entre ciudad y montaña, con importantes variaciones de pendiente, altitud, paisaje y condiciones de acceso.

La precordillera no es, por tanto, un elemento periférico respecto de la estructura urbana. Constituye una parte fundamental del territorio y de la identidad de la comuna. En el proceso participativo del PLADETUR, las montañas y cerros, las áreas verdes, los espacios públicos y las áreas de interés natural aparecen reiteradamente como atributos y componentes del sello territorial de Las Condes. Al mismo tiempo, movilidad y transporte fueron identificados como una dimensión transversal, tanto por la conectividad existente como por las dificultades para acceder a determinados atractivos alejados de las redes de transporte público. Esta combinación plantea un desafío claro para el Plan de Movilidad: **acercar la ciudad a su patrimonio natural sin aumentar las presiones que pueden deteriorarlo**.

Una red de naturaleza y acceso

El PIIMEP propone abordar la relación entre ciudad y precordillera como un sistema territorial integrado. Su visión plantea recuperar la relación de la comuna con cerros isla, quebradas, vertientes y canales, mediante acciones de conservación, recuperación ambiental y creación de nuevos espacios verdes y recorridos. Entre sus propuestas se encuentra la consolidación de parques naturales, la recuperación y reforestación de quebradas, la creación de corredores ecológicos y senderos educativos y la integración de accesos hacia los parques cordilleranos.

Dentro de esta estrategia, el **Parque y Corredor Pie Andino** aparece como una pieza estructurante. La propuesta del PIIMEP considera un corredor lineal intercomunal contiguo a la cota 1.000, con una longitud aproximada de **12,16 kilómetros**, cinco accesos y una superficie de alrededor de **468.628 m²**. La iniciativa busca relacionar la ciudad con el sistema precordillerano y conectar accesos y quebradas dentro de una estructura continua.

Para el Plan de Movilidad, el valor de esta propuesta no está solamente en la creación de un nuevo espacio recreativo. Su importancia radica en que permite pensar la relación con la precordillera como una **red de acceso**, y no como una suma de destinos independientes a los que se llega principalmente en automóvil.

Hoy, la oferta de naturaleza y recreación incluye parques, senderos, miradores y atractivos distribuidos en diferentes sectores del territorio. El PLADETUR identifica, entre otros, el Parque Natural San Carlos de Apoquindo, el Parque Aguas de Ramón, los Saltos de Apoquindo y diversos destinos vinculados al senderismo y las actividades al aire libre. Sin embargo, los procesos participativos realizados para ese instrumento identificaron dificultades de conectividad hacia algunos de estos puntos, señalando la falta de transporte público, de conexiones ciclistas y de articulación de rutas hacia atractivos que hoy dependen en buena medida del vehículo particular o de servicios privados.

Esto abre una línea de trabajo específica para el Plan: la accesibilidad a la precordillera debe organizarse como un **sistema multimodal**, diferenciando claramente los viajes cotidianos de quienes habitan o estudian en los sectores orientales, los viajes recreativos de residentes y visitantes y las necesidades extraordinarias asociadas a eventos o periodos de mayor demanda.

La respuesta no será necesariamente la misma en todos los accesos. Algunos podrán vincularse mejor con transporte público y recorridos peatonales; otros requerirán conexiones de movilidad activa; y determinados destinos podrán necesitar medidas específicas de gestión de estacionamiento, información previa, reserva, regulación de horarios o transporte colectivo durante periodos de alta demanda.

El objetivo no es llevar todos los modos hasta todos los lugares, sino **organizar el acceso de acuerdo con las características y capacidad de cada territorio**.

Un territorio de interfaz

La misma geografía que constituye uno de los mayores activos ambientales y recreativos de Las Condes genera condiciones particulares de vulnerabilidad.

El Anexo por Amenaza de Incendio Forestal define el piedemonte como una zona de interfaz urbano-forestal, es decir, un territorio donde vegetación, viviendas, construcciones e infraestructura se encuentran próximas o entremezcladas. El documento identifica aproximadamente **10.535 viviendas expuestas** en el ámbito analizado, además de subestaciones eléctricas, estanques de agua, establecimientos educacionales, universidades, recintos de salud, instalaciones municipales y parques.

El riesgo territorial no se restringe a los incendios. La red de quebradas y cursos de agua que estructura el piedemonte cumple funciones ambientales y paisajísticas, pero también debe ser considerada desde la gestión del riesgo. El Anexo de Inundación por Desborde de Cauce y Anegamiento identifica **19 puntos críticos activos** en la comuna y clasifica a la Quebrada Apoquindo y sus afluentes como el punto de riesgo más alto entre los analizados. Otros sectores críticos se vinculan con quebradas, canales, pasos bajo nivel y puntos de anegamiento capaces de restringir o interrumpir los desplazamientos.

El mismo análisis estima que el área de influencia inmediata de los puntos estudiados comprende aproximadamente **5.275 personas y 1.490 viviendas**, además de establecimientos educacionales, residencias de personas mayores, centros de salud, infraestructura energética, estanques de agua y otras instalaciones relevantes para el funcionamiento comunal.



Imagen X. Funciones que debe cumplir una vía hacia la precordillera.

Estos antecedentes obligan a ampliar el significado de accesibilidad en este territorio. Una vía hacia la precordillera puede cumplir varias funciones simultáneamente:

- conectar viviendas, establecimientos educacionales y equipamientos;
- permitir el acceso cotidiano y recreativo;
- servir para el ingreso de equipos de emergencia;
- facilitar la evacuación o asistencia de personas;
- y funcionar como ruta alternativa cuando otra conexión se encuentra interrumpida.

Por ello, el Plan debe evitar analizar los accesos exclusivamente en función del flujo cotidiano. La resiliencia de la red depende también de su **redundancia, capacidad de adaptación y utilidad frente a condiciones extraordinarias**.

Del acceso cotidiano a la continuidad operacional

Los instrumentos de gestión del riesgo actuales muestran que la movilidad y la respuesta ante emergencias están estrechamente relacionadas. Los episodios de inundación o anegamiento pueden afectar el desplazamiento peatonal y vehicular, restringir calles y pasos a desnivel y producir interrupciones en los servicios básicos. El anexo correspondiente advierte, además, que para ciertos eventos el monitoreo técnico disponible no cubre todos los cauces y canales, por lo que la comuna depende también de observación permanente en terreno y de sistemas de comunicación y alertamiento local.

La movilidad resiliente requiere, por tanto, integrar la infraestructura física con capacidades de gestión. Para este Plan, ello significa incorporar progresivamente criterios como:

identificación de accesos críticos; rutas alternativas; continuidad para vehículos de emergencia; respaldo operacional de intersecciones relevantes; información dinámica a los usuarios; protocolos de desvío; coordinación con sistemas de monitoreo; y consideración de condiciones de riesgo desde las etapas iniciales de diseño de los proyectos.

No corresponde al Plan de Movilidad reemplazar los instrumentos especializados de reducción del riesgo ni reproducir sus protocolos de respuesta. Su responsabilidad es asegurar que **las decisiones de movilidad no incrementen vulnerabilidades existentes y que las redes contribuyan a la capacidad de prevención, respuesta y recuperación de la comuna.**

Esta distinción es especialmente importante en el piedemonte. Ampliar un acceso, crear un recorrido, habilitar un nuevo estacionamiento o aumentar la afluencia hacia un parque puede producir beneficios de conectividad y recreación, pero también modificar patrones de ocupación, exposición y demanda sobre infraestructuras sensibles. Cada intervención deberá, por tanto, evaluar conjuntamente sus efectos sobre movilidad, conservación y seguridad.

Hacia un principio de acceso responsable y resiliente

A partir de estos antecedentes, el Plan adopta un criterio de **acceso responsable y resiliente a la precordillera.**

Este criterio reconoce que mejorar la relación de las personas con el patrimonio natural es un objetivo positivo para la comuna, pero que la accesibilidad debe ser compatible con la conservación ambiental, la capacidad de carga de los destinos y la seguridad de las personas.

Esto supone avanzar desde una lógica basada principalmente en la llegada individual en automóvil hacia una estrategia más amplia que pueda combinar, según el territorio y el tipo de demanda, como muestra la siguiente tabla:

Dimensión	Objetivo	Componentes principales
Integración modal y accesibilidad	Ampliar las alternativas de acceso y reducir la dependencia exclusiva del automóvil particular.	Conexión con transporte público; movilidad activa y senderos; accesos claramente jerarquizados.
Gestión de la demanda y del estacionamiento	Adecuar la intensidad de acceso a la capacidad de cada destino y evitar impactos sobre barrios y áreas naturales.	Gestión del estacionamiento; regulación en periodos de alta demanda; gestión de eventos.
Información y orientación	Permitir que las personas planifiquen sus viajes y utilicen adecuadamente los accesos y servicios disponibles.	Información previa a los visitantes; señalización y orientación.
Seguridad y resiliencia	Asegurar capacidad de respuesta frente a emergencias y cambios en las condiciones del territorio.	Acceso para vehículos de emergencia; monitoreo territorial; consideración de rutas alternativas y condiciones operacionales.
Gobernanza territorial	Coordinar decisiones y operaciones que exceden los límites administrativos y las competencias de una sola institución.	Coordinación con municipios vecinos, administradores de parques y organismos sectoriales competentes.

Tabla X. Componentes de una estrategia de acceso responsable y resiliente a la precordillera.

Esta estrategia supone reconocer que no todos los accesos ni todos los destinos de la precordillera requieren la misma respuesta. La combinación de instrumentos deberá ajustarse a las características del territorio, la capacidad de los destinos, los patrones temporales de demanda y las condiciones de riesgo. Mientras algunos sectores pueden requerir mejores conexiones con transporte público o movilidad activa, otros necesitarán una gestión más estricta del estacionamiento, regulación en periodos de alta demanda o condiciones especiales para garantizar el acceso de vehículos de emergencia.

El desafío es particularmente relevante porque el sistema natural es continuo y no coincide con los límites administrativos. Los instrumentos de gestión de incendios ya reconocen esta condición al considerar coordinación con Lo Barnechea y La Reina y establecer, durante alertas vigentes, áreas comunes de monitoreo y cobertura.

Esta experiencia ofrece una lección más amplia para la movilidad: la relación entre ciudad y montaña debe gestionarse como un **sistema territorial compartido**, donde acceso, conservación y seguridad requieren coordinación entre distintos servicios municipales, organismos especializados, administradores de parques, municipios vecinos y comunidades usuarias.

En consecuencia, la precordillera no debe ser tratada en este Plan como un destino periférico ni como el espacio donde termina la ciudad. Constituye una de las principales interfaces territoriales de Las Condes y una oportunidad para construir una relación diferente entre movilidad, naturaleza y calidad de vida.

La meta no es simplemente llegar más rápido o en mayor número a la precordillera, sino construir una red de acceso que permita disfrutarla, protegerla y responder adecuadamente cuando las condiciones del territorio cambian.

Esa definición permite que el Plan articule las propuestas de infraestructura verde y acceso contenidas en el PIIMEP, los desafíos de conectividad identificados por el PLADETUR y los criterios de resiliencia y continuidad operacional que surgen de los instrumentos comunales de gestión del riesgo.

3.6. Una comuna metropolitana con realidades y usuarios diversos

La escala metropolitana de Las Condes y la intensidad de los viajes que genera y atrae no deben llevar a interpretar su movilidad únicamente a partir de grandes flujos, promedios comunales o periodos punta. Detrás de las cifras agregadas existen personas con distintas edades, capacidades físicas, responsabilidades de cuidado, propósitos de viaje, disponibilidad de recursos y grados de autonomía. A ellas se

suman trabajadores, estudiantes, usuarios de servicios y visitantes que utilizan la comuna de maneras diferentes y en distintos momentos del día.

Esta diversidad tiene una consecuencia directa para el Plan: **una misma infraestructura, distancia o servicio no es experimentado de igual manera por todas las personas.** Una distancia que resulta caminable para una persona joven puede constituir una barrera para una persona mayor; un cruce puede ser técnicamente operativo para el tránsito vehicular y, al mismo tiempo, difícil de atravesar para un niño o una persona con movilidad reducida; y una estación de transporte puede encontrarse geográficamente próxima, pero ser poco accesible si el recorrido para llegar a ella presenta pendientes, discontinuidades, cruces inseguros o falta de información.

La Encuesta de Bienestar 2024 aporta una perspectiva especialmente relevante para comprender esta relación. La definición local construida por el municipio entiende el bienestar no solo como satisfacción personal, sino también como la posibilidad de acceder a **oportunidades, capacidades y recursos**, y de mantener esas condiciones a lo largo de las distintas etapas de la vida.

Esta definición establece un vínculo directo con la movilidad. Acceder a educación, salud, trabajo, relaciones sociales, áreas verdes, cultura o recreación requiere poder llegar a ellas. Desde esta perspectiva, la movilidad no es una dimensión separada del bienestar, sino una de las condiciones que permiten ejercer capacidades, utilizar oportunidades y participar de la vida comunal.

El Plan adopta, por ello, una mirada que combina la escala de los sistemas con la experiencia concreta del viaje. La movilidad debe responder a los grandes desplazamientos metropolitanos y, simultáneamente, a la diversidad de situaciones que enfrentan quienes se mueven por Las Condes.

Una movilidad que debe acompañar las distintas etapas de la vida

El **Diagnóstico Social Comunal** identifica el envejecimiento de la población como una de las transformaciones relevantes para la planificación futura de Las Condes. Esta tendencia adquiere especial significado al observar los patrones de viaje: los antecedentes disponibles muestran una creciente dependencia del vehículo motorizado a medida que aumenta la edad y, paralelamente, una disminución de los desplazamientos a pie y del uso del transporte público entre los grupos de mayor edad.

Esta relación no debe ser interpretada únicamente como una preferencia modal. Puede reflejar también diferencias en autonomía, comodidad, seguridad y facilidad de acceso a las distintas alternativas de transporte.

Una comuna que envejece necesita, por tanto, prestar atención creciente a la continuidad de las rutas peatonales, la calidad de los pavimentos, la presencia de sombra y lugares de descanso, los tiempos disponibles para cruzar una calle, la proximidad y comodidad de los paraderos, la facilidad para realizar intercambios entre modos y la existencia de alternativas para quienes dejan de conducir.

La **Encuesta de Bienestar** refuerza esta necesidad desde otra perspectiva. Un **12% de las personas encuestadas señala que ellas o algún integrante de su hogar requiere**

adaptaciones para desplazarse dentro de la vivienda y, dentro de este grupo, el informe señala que un 53% no cuenta con las adaptaciones necesarias. Aunque este indicador se refiere específicamente al entorno residencial y no puede extrapolarse directamente al espacio público, muestra la existencia de un grupo relevante de hogares donde las condiciones de movilidad física y accesibilidad forman parte de la vida cotidiana.

La salud también modifica la experiencia de movilidad. En la **Encuesta de Bienestar**, el 50% de las personas encuestadas declara tener al menos una enfermedad crónica y, entre quienes reportan esta condición, una parte importante señala que produce algún grado de dificultad en sus actividades cotidianas. Al mismo tiempo, la satisfacción con la salud presenta diferencias territoriales entre unidades vecinales.

Estos antecedentes permiten formular un criterio más amplio para el Plan:

La accesibilidad debe diseñarse considerando no solo a quienes pueden desplazarse con plena autonomía, sino también a quienes realizan sus viajes con mayores restricciones de tiempo, esfuerzo físico, orientación o necesidad de asistencia.

El mismo principio se aplica a la infancia. La autonomía de niños y niñas depende de la posibilidad de desplazarse en entornos comprensibles, seguros y con velocidades compatibles con su vulnerabilidad. Los viajes escolares, abordados por el Consejo Asesor como un desafío específico, muestran que la respuesta no puede limitarse a facilitar la llegada en automóvil. Requiere combinar seguridad vial, gestión de horarios y flujos, organización del ascenso y descenso, caminabilidad y participación de las comunidades escolares.

En distintos extremos del ciclo de vida aparece, por tanto, una cuestión común: **la autonomía**. El objetivo del Plan no es solamente permitir que las personas sean tratadas, sino ampliar su capacidad para acceder a las oportunidades de la comuna de forma segura y con el menor grado posible de dependencia.

Una comuna utilizada de distintas maneras y en distintos momentos

La diversidad de usuarios no responde únicamente a diferencias demográficas. También se relaciona con la función que Las Condes cumple dentro de Santiago.

La comuna es un territorio de residencia, pero también un destino de empleo, educación, salud, comercio, trámites, cultura, gastronomía y recreación. Esto significa que distintas personas utilizan el territorio con diferentes grados de conocimiento y con necesidades de desplazamiento distintas.

Un residente puede conocer rutas alternativas y horarios de congestión. Un trabajador puede realizar diariamente una secuencia estable entre transporte público, caminata y destino. Una persona que acude a un servicio de salud puede viajar de manera ocasional y requerir condiciones particulares de accesibilidad. Un visitante, en

cambio, puede depender completamente de la información disponible para orientarse, escoger una ruta y decidir cómo continuar el último tramo de su viaje.

El **PLADETUR** amplía esta lectura al mostrar una comuna con una oferta diversa de actividades y destinos urbanos y naturales, mientras los antecedentes de la **EOD** ya analizados muestran que **más de la mitad de los viajes registrados correspondía a propósitos distintos del trabajo y el estudio**. Esto confirma que la comuna no funciona únicamente alrededor de dos periodos punta y que una parte importante de su movilidad está relacionada con actividades distribuidas durante todo el día y la semana. El Plan debe reconocer, por tanto, una **geografía temporal de la movilidad**.

Los sectores de oficinas concentran flujos en determinados horarios; los establecimientos educacionales producen episodios breves pero intensos; los servicios de salud presentan dinámicas propias; las centralidades comerciales y gastronómicas mantienen actividad durante tardes, noches y fines de semana; y los parques y destinos naturales tienen demandas marcadamente diferentes según el día, la estación o la existencia de eventos.

La gestión de movilidad debe poder responder a esas variaciones. Los horarios de carga y descarga, la gestión del estacionamiento, la operación de ciertos accesos, el transporte público, la información al usuario y las medidas de seguridad no necesariamente requieren la misma configuración en todo momento. **Planificar para una comuna diversa exige reconocer quién viaja, para qué, en qué momento y bajo qué condiciones.**

El bienestar también tiene una expresión territorial

Uno de los aportes más relevantes de la Encuesta de Bienestar para el Plan es que permite observar que los promedios comunales pueden esconder diferencias territoriales.

La encuesta reunió **5.727 respuestas** y estructuró su análisis territorial a partir de las 25 unidades vecinales de la comuna. Su finalidad es medir la percepción de bienestar en nueve dimensiones, entre ellas salud, seguridad, medio ambiente, relaciones sociales y bienestar subjetivo.

Los resultados generales son positivos, pero no homogéneos. Por ejemplo, la encuesta registra un **84% de satisfacción con la seguridad comunal**, muy por encima de los valores de comparación regional y nacional utilizados en el estudio. Sin embargo, los resultados varían entre unidades vecinales, y la percepción de seguridad en el propio barrio también presenta matices: 67,3% declara sentirse seguro, 25,2% solo ocasionalmente y 6,8% no se siente seguro.

Para la movilidad esta distinción es fundamental. La posibilidad de realizar un viaje no depende únicamente de que exista una infraestructura físicamente disponible. Una ruta peatonal puede ser continua y técnicamente accesible, pero dejar de ser una alternativa efectiva si determinadas personas evitan utilizarla en ciertos horarios o condiciones.

Lo mismo ocurre con el bienestar general. Un **81% de las personas encuestadas declara estar satisfecha o totalmente satisfecha con su vida**, pero el informe identifica diferencias entre unidades vecinales: algunas alcanzan niveles cercanos al 88%, mientras otras presentan valores de 65% o 69%.

El propósito del Plan no es establecer una relación causal directa entre movilidad y estos resultados. Sí debe reconocer que **las condiciones de bienestar, salud y seguridad presentan variaciones territoriales que justifican una planificación más sensible a la escala barrial**, evitando basar todas las decisiones en promedios comunales.

Esta conclusión se relaciona directamente con el enfoque de la propia Encuesta de Bienestar: las condiciones objetivas de una comuna deben ser complementadas con la forma en que las personas perciben y experimentan su entorno.

Para el Plan, esto significa combinar **indicadores de infraestructura y cobertura, datos de operación y comportamiento de los viajes, percepción y experiencia de las personas**. La combinación de estas tres dimensiones permite comprender mejor por qué una infraestructura disponible puede ser subutilizada, por qué ciertos grupos dependen más del automóvil o por qué una ruta aparentemente cercana no constituye una alternativa real para todas las personas.

La proximidad física no garantiza una accesibilidad equivalente

Las Condes presenta indicadores generales favorables de proximidad a servicios y transporte. El **Diagnóstico Social Comunal** estima, por ejemplo, que el 99,2% de los hogares se encuentra a menos de ocho cuadras o un kilómetro de un paradero o estación de transporte público. Sin embargo, este dato no significa que todas las personas tengan la misma accesibilidad efectiva.



Imagen X. Dimensiones para aplicar en la movilidad centrada en las personas.

La proximidad física de una infraestructura constituye solo una parte de la experiencia de movilidad. Para que una oportunidad sea realmente accesible, es necesario considerar el viaje completo, desde el origen y el acceso al modo de transporte, pasando por la espera, el desplazamiento y los eventuales intercambios, hasta el último tramo y la llegada al destino. Las barreras pueden aparecer en cualquiera de estas etapas y, por ello, la accesibilidad no debe evaluarse únicamente por la existencia o cercanía de una infraestructura, sino por la continuidad, seguridad y facilidad del recorrido en su conjunto.

La pendiente, la calidad de la vereda, el tiempo de espera, la ausencia de sombra, un cruce complejo, la percepción de inseguridad, la dificultad para comprender información o la necesidad de realizar varios intercambios pueden transformar una distancia aparentemente corta en una barrera importante.

Cobertura no es equivalente a accesibilidad, y accesibilidad no es equivalente para todas las personas.

Esta distinción es especialmente relevante para el Plan. Es por eso que el diagnóstico debe avanzar progresivamente desde indicadores generales de cobertura hacia una lectura más completa de las barreras que afectan el viaje completo.

Diferentes capacidades para responder frente a una interrupción

La diversidad de usuarios se vuelve todavía más relevante cuando las condiciones normales de movilidad se alteran. Los instrumentos comunales de gestión del riesgo reconocen explícitamente la necesidad de identificar requerimientos diferenciados entre la población expuesta, incluyendo niños, niñas y adolescentes, personas mayores y personas en situación de discapacidad.

El **Anexo de Inundaciones**, por ejemplo, plantea que algunas situaciones pueden requerir asistencia o evacuación especializada para personas con dificultades de movilidad. Esto permite ampliar la comprensión de una movilidad inclusiva, ya que no basta con que una red funcione cuando todos sus componentes están disponibles.

La capacidad de adaptación no está igualmente distribuida. Una persona con automóvil y varias rutas posibles enfrenta una interrupción de manera distinta de quien depende de un único servicio. Del mismo modo, una persona autónoma puede responder a un desvío que puede transformarse en una barrera severa para una persona mayor, alguien con una enfermedad crónica o una persona con dificultades de movilidad.

Por esta razón, los criterios de accesibilidad del Plan deberán considerar tanto la **movilidad cotidiana** como la **capacidad de respuesta frente a interrupciones**, asegurando información comprensible, alternativas de conectividad y mecanismos de apoyo para quienes enfrentan mayores barreras.

De un usuario promedio a una planificación diferenciada

El conjunto de antecedentes revisados conduce a una definición metodológica: **Las Condes no debe planificar su movilidad para un usuario promedio que, en la práctica, no existe.** El desafío es construir un sistema capaz de responder a diferentes personas, propósitos, horarios y territorios, sin fragmentar la planificación en una suma de respuestas aisladas.

La lectura diferenciada del Plan se organiza en cuatro dimensiones:

Dimensión	Pregunta para el Plan
Personas y capacidades	¿Qué necesidades, grados de autonomía y barreras enfrentan los distintos grupos?
Propósitos y actividades	¿Para qué se desplazan las personas y qué condiciones exige cada tipo de viaje?
Tiempo	¿Cómo cambia la demanda a lo largo del día, la semana, las estaciones y los eventos?
Territorio y experiencia	¿Dónde se localizan las oportunidades y qué condiciones físicas, operacionales o percibidas facilitan o dificultan acceder a ellas?

Tabla X. Dimensiones de organización para que el Plan responda a diferentes personas.

Esta aproximación debe reflejarse posteriormente en la priorización de proyectos. Una intervención no debería evaluarse solamente por el número total de viajes que beneficia, sino también por su capacidad para **reducir barreras, ampliar autonomía, mejorar el bienestar y aumentar las oportunidades disponibles para quienes cuentan con menos alternativas.**

El Plan adopta, así, una comprensión amplia de la diversidad. Las Condes es simultáneamente una comuna de residentes y un destino metropolitano; una comuna que envejece y que debe aumentar la autonomía infantil; un territorio de viajes cotidianos y desplazamientos ocasionales; y una ciudad donde las condiciones de salud, seguridad, bienestar y capacidad de adaptación presentan diferencias entre personas y territorios.

Una movilidad centrada en las personas comienza por reconocer que las personas y sus territorios son diferentes. El desafío del Plan es evitar que esas diferencias se traduzcan en desigualdad de acceso, autonomía, seguridad o bienestar.

3.7. Implicancias para la planificación de la movilidad

La condición metropolitana de Las Condes plantea un desafío de planificación que no puede resolverse mediante una única escala de intervención ni a través de respuestas homogéneas para todo el territorio. La comuna combina grandes flujos metropolitanos con viajes cotidianos de escala local; corredores de alta intensidad con barrios residenciales; sectores altamente conectados con áreas donde la topografía, las distancias o la disponibilidad de alternativas condicionan la accesibilidad; y una ciudad consolidada que se relaciona directamente con un sistema precordillerano de alto valor natural y, al mismo tiempo, expuesto a amenazas y condiciones de riesgo.

Esta diversidad exige que el Plan de Movilidad actúe simultáneamente sobre distintas escalas. Algunos desafíos deben abordarse desde las grandes redes y proyectos metropolitanos; otros requieren coordinación con municipios vecinos para garantizar continuidad territorial; muchos dependen de la articulación de sistemas y servicios dentro de la comuna; y una parte importante de las mejoras debe producirse a escala

barrial, donde las personas experimentan concretamente la calidad de las veredas, los cruces, los paraderos, los accesos y el espacio público.

El Plan también debe reconocer que la movilidad no ocurre siempre bajo las mismas condiciones. La gestión cotidiana de los viajes debe complementarse con capacidad para responder frente a interrupciones, contingencias y emergencias. La continuidad de las redes, la existencia de rutas alternativas, la operación de intersecciones críticas, el acceso de equipos de respuesta y la disponibilidad de información oportuna forman parte de una movilidad más resiliente.

Finalmente, la diversidad de personas y actividades que utilizan la comuna exige superar una planificación basada en usuarios y condiciones promedio. La existencia de infraestructura, por sí sola, no garantiza accesibilidad efectiva. Para comprender cómo funciona realmente la movilidad es necesario combinar información sobre infraestructura y cobertura, datos sobre operación y comportamiento de los viajes y evidencia sobre la percepción y experiencia de las personas.

Estas condiciones definen el marco territorial desde el cual se construye el Plan. El capítulo siguiente profundiza este análisis mediante un diagnóstico integrado de la movilidad comunal, orientado a identificar las principales brechas, tensiones y oportunidades que deberán ser abordadas por la estrategia.

4. Diagnóstico integrado de la movilidad de Las Condes

El capítulo anterior permitió situar a Las Condes en su contexto territorial y metropolitano. Quedó establecido que la comuna no puede ser comprendida únicamente como un territorio residencial ni como una suma de proyectos de transporte, sino como una centralidad urbana compleja, inserta en redes metropolitanas, con una fuerte diversidad interna y una relación singular con el sistema precordillerano. A partir de esa base, el presente capítulo aborda una segunda pregunta: **cómo funciona hoy la movilidad de la comuna, cuáles son sus principales tensiones y brechas, y qué oportunidades existen para orientar su transformación.**

Este diagnóstico no se organiza como una revisión aislada por modo de transporte ni como una reproducción lineal de los antecedentes sectoriales ya disponibles. Su propósito es integrar la información proveniente de los estudios de movilidad, los instrumentos comunales, el trabajo del Consejo Asesor y los diagnósticos sociales y territoriales, para construir una lectura del sistema en su conjunto y poder interpretar **cómo se relacionan la demanda de viajes, la accesibilidad, la operación de la red, la experiencia de las personas y la capacidad de gestión del municipio.**

La hipótesis de base del diagnóstico es que Las Condes no enfrenta un único problema de movilidad. La comuna combina una alta intensidad de desplazamientos con una estructura urbana diversa; dispone de infraestructura y servicios de buena cobertura relativa, pero con brechas importantes en accesibilidad efectiva; presenta una fuerte presión vehicular en determinados sectores y horarios, junto con oportunidades significativas para fortalecer la caminata, la intermodalidad, la movilidad activa y la gestión inteligente del sistema. Al mismo tiempo, el funcionamiento de la movilidad depende cada vez más de la capacidad de coordinar redes, actores y decisiones en distintas escalas, así como de responder adecuadamente a contingencias y eventos que alteran la operación habitual.

Desde esta perspectiva, el diagnóstico se organiza en torno a siete dimensiones complementarias: la demanda de movilidad; la relación entre cobertura y accesibilidad efectiva; la continuidad y calidad de las redes cotidianas; la congestión y la presión operacional sobre la red; la calle como espacio compartido; la seguridad, el bienestar y la experiencia del viaje; y, finalmente, la capacidad de gestión, coordinación y resiliencia del sistema. Esta estructura permite pasar desde una descripción general del funcionamiento actual hacia la identificación de las principales brechas y oportunidades que deberán ser abordadas por la estrategia del Plan.

En este sentido, el objetivo del capítulo no es enumerar todos los antecedentes disponibles, sino construir una lectura diagnóstica útil para la toma de decisiones. El desafío de Las Condes no consiste en planificar la movilidad desde cero, sino en **comprender con mayor precisión cómo se mueve la comuna, dónde se producen las principales fricciones del sistema y qué transformaciones pueden generar mayores beneficios para la calidad de vida, la accesibilidad y la sostenibilidad urbana.**

4.1. Cómo, cuándo y para qué se mueve Las Condes

La primera dimensión del diagnóstico se refiere a la demanda de movilidad. Comprender cómo, cuándo y para qué se desplazan las personas es fundamental para evitar respuestas genéricas a problemas que, en realidad, tienen causas, intensidades y temporalidades diferentes. En una comuna como Las Condes, esta lectura debe considerar no solo a la población residente, sino también a trabajadores, estudiantes, usuarios de servicios, visitantes, turistas, operadores logísticos y personas que atraviesan la comuna o la utilizan como destino dentro de una red metropolitana más amplia.

Los antecedentes disponibles muestran que Las Condes gestiona una movilidad de gran escala. De acuerdo con la Encuesta Origen Destino de Santiago 2012, utilizada por el diagnóstico del PIIMEP, la comuna generaba y atraía aproximadamente **1.058.000 viajes diarios en un día laboral de temporada normal**, con una tasa de motorización de **1,31 vehículos por hogar**. Los antecedentes municipales más recientes recogidos en otros diagnósticos comunales sitúan este orden de magnitud en torno a **1,2 millones de viajes diarios**, lo que confirma la intensidad estructural de la demanda, aunque ambas cifras no deben leerse como una serie comparable de evolución, dado que responden a fuentes y metodologías distintas. Lo relevante para el Plan es que Las Condes debe operar cotidianamente sobre una base de desplazamientos muy superior a la que podría explicarse únicamente por su población residente.

La composición modal de esta demanda muestra una primera tensión relevante. Según la EOD 2012, un **54,4% de los viajes asociados a la comuna se realizaba en modos privados**, un **18,2% en transporte público**, un **24,5% en modos no motorizados** —principalmente caminata y bicicleta— y un **2,8% en otros modos**, incluyendo transporte escolar, buses institucionales y combinaciones público-privadas. Esta distribución refleja que, pese a la alta accesibilidad metropolitana y a la presencia de infraestructura de transporte público de escala mayor, el automóvil mantiene un peso muy significativo en la estructura de viajes de la comuna.

Sin embargo, mirar solamente los modos no es suficiente. Para entender la demanda que realmente debe gestionar el sistema, es igualmente importante observar los **propósitos del viaje**. Los datos disponibles indican que alrededor de **31,7% de los viajes tiene como motivo el trabajo**, **16,4% el estudio** y **51,9% otros propósitos**, entre ellos compras, trámites, salud, visitas, recreación, deporte, acompañamiento, abastecimiento y otras actividades cotidianas. Este dato es particularmente importante porque muestra que la movilidad de Las Condes no puede ser interpretada únicamente desde la lógica tradicional de los viajes casa-trabajo o casa-estudio. Más de la mitad de los desplazamientos responde a una estructura de actividades mucho más diversa y distribuida a lo largo del día.

Esta diversidad de motivos confirma una característica central de la comuna: Las Condes funciona como un territorio **multipropósito**. La concentración de oficinas y empleo convive con una fuerte actividad educacional, sanitaria, comercial, gastronómica y recreativa; a ello se suman destinos de escala comunal y metropolitana vinculados al espacio público, las áreas verdes y, cada vez más, a la

oferta de naturaleza y precordillera. Por ello, la demanda de movilidad no se agota en dos periodos punta. Existen temporalidades superpuestas: horarios laborales, peaks escolares, flujos continuos asociados a salud y servicios, actividad comercial y gastronómica durante tardes y noches, y demandas diferenciadas durante fines de semana, eventos y periodos recreativos.

Desde el punto de vista territorial, esta estructura de viajes combina desplazamientos **internos, intercomunales y metropolitanos**. Las Condes no solo emite viajes hacia otras comunas, sino que también atrae diariamente una cantidad significativa de personas por razones de trabajo, estudio, salud, comercio y servicios. A ello se suma una parte importante de viajes internos, vinculados con el funcionamiento cotidiano de los barrios, los equipamientos, las centralidades comunales y los desplazamientos de corta y mediana distancia dentro del territorio. Esta doble condición obliga a distinguir entre problemas de escala metropolitana y problemas de escala local: no toda congestión responde a viajes externos, ni toda mejora barrial puede diseñarse ignorando los flujos que atraviesan o llegan a la comuna.

Una segunda conclusión relevante es que la movilidad de Las Condes presenta una fuerte **heterogeneidad temporal**. La comuna no vive una única "hora punta", sino múltiples momentos de presión sobre la red. Los entornos escolares concentran episodios intensos, pero breves, asociados a entrada y salida; los ejes laborales y comerciales presentan patrones de carga más prolongados; algunos sectores gastronómicos y de servicios mantienen actividad significativa en horarios tardíos; y los accesos a espacios recreativos y naturales pueden presentar peaks específicos durante fines de semana o temporadas. En términos de gestión, esto significa que una parte importante de los problemas de movilidad no puede abordarse solamente con infraestructura fija: requiere también operación diferenciada, regulación horaria, coordinación de usos de la calle e información adaptativa.

El diagnóstico muestra, además, que la estructura de viajes debe leerse junto con las diferencias entre grupos de población y territorios. No todas las personas viajan de la misma forma ni con las mismas alternativas disponibles. La población residente de Las Condes incluye hogares con alta disponibilidad de automóvil, pero también personas mayores, estudiantes, usuarios de transporte público, personas con restricciones de movilidad y grupos para quienes la caminata o la combinación modal son fundamentales. Del mismo modo, no todos los barrios presentan las mismas condiciones de proximidad, cobertura, topografía o accesibilidad a los servicios de transporte. Por ello, comprender la demanda no consiste únicamente en cuantificar viajes, sino en reconocer **quiénes viajan, para qué, desde dónde, en qué momento y con qué alternativas reales cuentan para hacerlo**.

Desde la perspectiva del Plan, esta primera lectura conduce a una definición central: la movilidad de Las Condes debe ser interpretada como un sistema sometido a una demanda **intensa, diversa y temporalmente diferenciada**. La alta cantidad de viajes, el peso del automóvil, la variedad de motivos de desplazamiento y la coexistencia de flujos locales y metropolitanos exigen una planificación que no se limite a responder a un volumen agregado, sino que sea capaz de distinguir patrones, territorios y momentos. Esto tiene varias implicancias directas para la estrategia posterior.

En primer lugar, la gestión de la movilidad no puede concentrarse exclusivamente en los grandes corredores o en los viajes laborales, porque una parte sustantiva del funcionamiento comunal depende de desplazamientos cotidianos asociados a educación, salud, cuidados, comercio, recreación y vida barrial. En segundo lugar, una comuna con esta diversidad de demanda requiere fortalecer alternativas reales al automóvil, especialmente en aquellos viajes donde existen mayores posibilidades de cambio modal. En tercer lugar, la operación del sistema debe reconocer las distintas temporalidades que caracterizan la vida urbana de Las Condes, combinando soluciones de infraestructura con medidas de gestión de la demanda, regulación y coordinación operativa.

En síntesis, el diagnóstico de la demanda permite afirmar que Las Condes no enfrenta un único patrón de movilidad, sino una **superposición de movilidades**: metropolitana y local, obligada y discrecional, cotidiana y ocasional, residencial, laboral, educativa, recreativa y logística. Comprender esa complejidad es la condición de entrada para las siguientes dimensiones del diagnóstico. Por ello, el paso siguiente consiste en examinar no solo cuántos viajes se realizan, sino también **si las personas cuentan efectivamente con condiciones adecuadas para acceder a las oportunidades de la comuna**. Esa es la pregunta que aborda el siguiente apartado: la diferencia entre cobertura y accesibilidad efectiva.

4.2. De la cobertura a la accesibilidad efectiva

Las Condes cuenta con una oferta amplia de transporte y una posición privilegiada dentro de las redes metropolitanas de Santiago. Sin embargo, la presencia de infraestructura o servicios en el territorio no garantiza, por sí sola, que todas las personas puedan acceder de manera sencilla, segura y eficiente a las oportunidades de la comuna. El diagnóstico debe, por tanto, avanzar desde una lectura centrada en la **cobertura** hacia una evaluación de la **accesibilidad efectiva**.

Esta diferencia es fundamental. La cobertura permite responder si existe una estación, un paradero o un servicio dentro de un determinado radio. La accesibilidad, en cambio, exige observar el viaje completo: cuánto tiempo demora, qué tan fácil es llegar al modo de transporte, cómo funciona la espera, cuántos intercambios son necesarios, qué condiciones tiene el entorno y qué ocurre en el último tramo hasta el destino.

Una red puede tener alta cobertura y, al mismo tiempo, presentar barreras importantes de accesibilidad.

Esta situación adquiere especial relevancia en una comuna territorialmente diversa como Las Condes. El diagnóstico del PIIMEP señala que, en términos generales, el sistema de transporte público presenta buenos niveles de cobertura y registra una distancia promedio de **314 metros entre los hogares y los paraderos**, valor que se encuentra dentro del estándar de 400 metros utilizado por el instrumento. Sin embargo, el mismo diagnóstico identifica condiciones diferentes en sectores del oriente de la comuna, entre ellos **Quinchamalí, Los Frailes y San Carlos de Apoquindo**, donde existen áreas fuera de una distancia caminable a los paraderos y donde los tiempos de viaje durante las horas punta pueden superar los 60 minutos.

Esta diferencia territorial permite establecer una primera conclusión: **los buenos indicadores comunales promedio no deben ocultar las condiciones particulares de determinados barrios y grupos de población.** Las oportunidades de acceso al sistema varían según la localización, la topografía, las distancias, las características de las redes de aproximación y la necesidad de realizar intercambios.

Una red amplia, pero territorialmente desigual

La estructura de transporte público de Las Condes combina diferentes sistemas y escalas. Metro cumple una función estructurante de conexión metropolitana, particularmente a lo largo de los principales corredores; los servicios de RED distribuyen viajes hacia distintos sectores; el transporte público menor complementa determinadas áreas; y los buses municipales han sido utilizados para fortalecer la conectividad, particularmente hacia sectores donde la oferta metropolitana presenta mayores brechas.

El PIIMEP señala que los servicios de RED ofrecen una alta cobertura general y que se han implementado pistas exclusivas para buses en avenidas relevantes como Apoquindo, Las Condes y Manquehue. Al mismo tiempo, identifica brechas en la zona oriente y reconoce el papel complementario del transporte municipal y de los taxis colectivos. Los buses eléctricos municipales fueron concebidos, entre otros objetivos, para fortalecer la cobertura hacia la zona suroccidental y facilitar la conexión con Metro y los principales corredores, aunque el mismo diagnóstico identifica restricciones de coordinación operacional con el sistema RED.

Esta situación permite reconocer una característica central del sistema actual: Las Condes dispone de **múltiples componentes de transporte**, pero la efectividad del conjunto depende de cómo estos se complementan.

¿Forman esos servicios un sistema comprensible y fácil de utilizar para las personas?

La complementariedad no se produce automáticamente por la coexistencia de diferentes modos. Requiere coordinación de recorridos, horarios, puntos de intercambio, infraestructura de espera, información y condiciones adecuadas para realizar las conexiones.

El viaje comienza antes de subir al transporte público

Una de las principales brechas de los diagnósticos tradicionales de transporte es que suelen evaluar el desempeño del sistema desde que una persona aborda un vehículo hasta que desciende de él. Sin embargo, una parte importante de la experiencia ocurre fuera del vehículo.

La proximidad física de una infraestructura constituye solo una parte de la experiencia de movilidad. Para que una oportunidad sea realmente accesible, es necesario considerar el viaje completo, desde el origen y el acceso al modo de transporte, pasando por la espera, el desplazamiento y los eventuales intercambios, hasta el último tramo y la llegada al destino. Las barreras pueden aparecer en cualquiera de estas etapas y, por ello, la accesibilidad no debe evaluarse únicamente por la

existencia o cercanía de una infraestructura, sino por la continuidad, seguridad y facilidad del recorrido en su conjunto.

Esta cadena puede representarse como:



Imagen X. Cadena de desplazamiento.

Cada etapa plantea preguntas distintas. Una estación puede estar próxima, pero ser difícil de alcanzar a pie. Un servicio puede tener una buena frecuencia, pero carecer de información comprensible. Un intercambio puede ser físicamente posible, pero requerir largos recorridos o cruces complejos. Y un destino puede encontrarse cerca de una estación, pero separado de ella por una avenida difícil de atravesar. Por esta razón, el Plan adopta como unidad de análisis **el viaje completo** y no solamente cada modo de transporte por separado.

Intermodalidad: más que la proximidad entre modos

Las próximas transformaciones de la red metropolitana plantean una oportunidad especialmente importante para avanzar desde una lógica de cobertura hacia una lógica de integración.

El PIIMEP identifica entre las inversiones de escala mayor con incidencia sobre Las Condes a la Línea 7 de Metro, la Estación Intermodal Escuela Militar y el Teleférico Bicentenario, y señala que estas infraestructuras generan desafíos no solo de transporte, sino también sobre los espacios públicos, accesos y áreas próximas.

La discusión desarrollada por el Consejo Asesor profundizó en esta materia. En su sesión dedicada al transporte público y la intermodalidad se destacó que una nueva estación debe ser entendida como parte de un sistema más amplio de accesos y conexiones. La discusión sobre Estoril, por ejemplo, incorporó la posibilidad de integrar buses, zonas de ascenso y descenso, estacionamiento de bicicletas y otros servicios, junto con la necesidad de involucrar tempranamente al DTPM y establecer estándares mínimos de integración entre Metro, el municipio y los actores privados presentes en el entorno. Estos antecedentes permiten precisar el concepto de intermodalidad utilizado por el Plan.

La intermodalidad en Las Condes no consiste simplemente en que dos modos se encuentren cerca. Consiste en que la transferencia entre ellos sea fácil, segura, comprensible y compatible con la calidad del entorno urbano.

Esto requiere considerar, entre otros aspectos:



Imagen X. Elementos de la intermodalidad a considerar en el Plan de Movilidad.

No todos los nodos requieren la misma combinación de estos elementos. Su diseño debe responder a la función territorial de cada estación y a los tipos de viajes que la utilizan.

Las estaciones como interfaces entre transporte y ciudad

Las grandes infraestructuras de transporte producen efectos que exceden sus límites físicos. La llegada de una estación modifica los flujos peatonales, la demanda sobre las calles próximas, las operaciones de ascenso y descenso, el uso del estacionamiento, la localización de actividades y la intensidad de uso del espacio público.

Por ello, uno de los aprendizajes más claros del Consejo Asesor fue que el municipio debe desempeñar un papel activo en la planificación de los entornos de transporte. Durante la discusión se observó que la responsabilidad de los operadores tiende a concentrarse en la infraestructura y su operación, mientras el municipio debe resguardar la calidad y funcionamiento del espacio urbano que la recibe.

Esto es particularmente relevante frente a nuevas inversiones. Una ampliación de la red puede mejorar significativamente la conectividad metropolitana y, al mismo tiempo, generar nuevas fricciones locales si no se anticipan adecuadamente:

la llegada y salida de pasajeros; los cruces peatonales; la circulación de buses; la ubicación de taxis y vehículos de aplicación; el estacionamiento de bicicletas; la logística; el comercio; la señalización; y la relación con los barrios adyacentes.

En este sentido, una estación no debe evaluarse solamente por cuántas personas transporta o cuánto reduce un tiempo de viaje. Su aporte a la accesibilidad depende

también de **cómo se inserta en el territorio y de qué tan bien permite continuar el viaje.**

El propio PIIMEP reconoce esta necesidad al señalar, respecto de las nuevas estaciones de Metro, la oportunidad de consolidar el espacio público asociado, abordar los nuevos impactos de movilidad y gestionar las mitigaciones requeridas en las áreas próximas.

Información y legibilidad como parte de la accesibilidad

La accesibilidad tiene también una dimensión informacional. Por ejemplo, una persona puede encontrarse físicamente próxima a un servicio y, sin embargo, no utilizarlo porque desconoce su recorrido, su horario, el lugar de intercambio o la forma en que se relaciona con otras alternativas.

Durante el Consejo Asesor se identificó específicamente la necesidad de mejorar la información a los usuarios en nodos y servicios de transporte. La discusión destacó que una oferta existente puede perder efectividad cuando las personas no conocen su funcionamiento o no pueden comprender de manera sencilla las alternativas disponibles.

Esto adquiere especial importancia en una comuna que recibe diariamente a trabajadores, estudiantes, usuarios de servicios y visitantes que no necesariamente conocen el territorio. Por ello, el Plan considera la **legibilidad del sistema** como parte de la accesibilidad.



Imagen X. Componentes de la legibilidad del sistema.

De estaciones aisladas a nodos de accesibilidad

Los antecedentes analizados conducen a una segunda conclusión importante: Las Condes debe pasar progresivamente de una lectura de **estaciones y servicios individuales** hacia una lectura de **nodos de accesibilidad**.

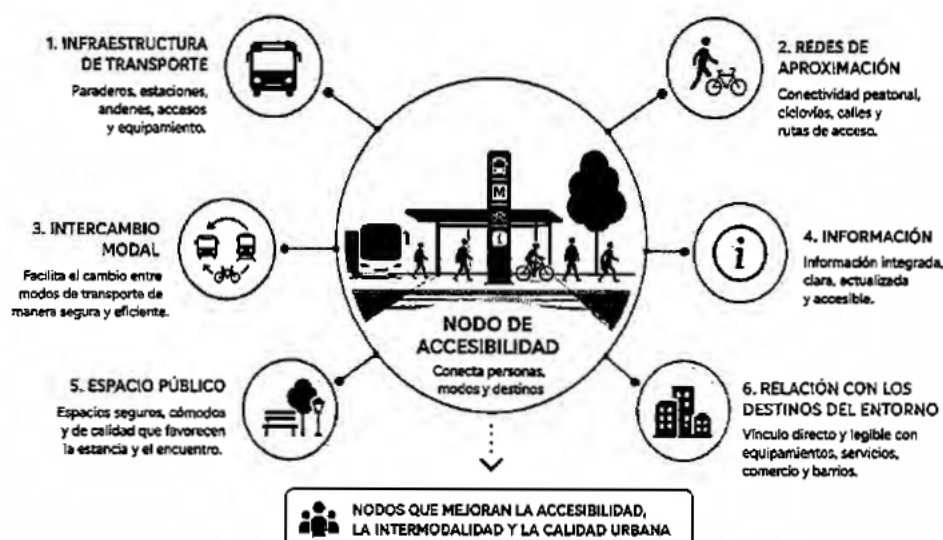


Imagen X. Nodos de accesibilidad.

Esta mirada resulta especialmente relevante en sectores donde diferentes sistemas convergen o donde una nueva inversión puede transformar significativamente las condiciones urbanas.

La discusión del Consejo sobre Estoril mostró la posibilidad de pensar la estación no solo como infraestructura ferroviaria, sino como una oportunidad para articular transporte, servicios, salud, movilidad activa y desarrollo urbano.

Cinco dimensiones de la accesibilidad efectiva

A partir de los antecedentes revisados, el diagnóstico organiza las principales brechas de accesibilidad en cinco dimensiones complementarias. Esta clasificación permite distinguir problemas que pueden producir un resultado similar —por ejemplo, un viaje largo, incómodo o poco atractivo— pero que tienen causas diferentes y, por tanto, requieren instrumentos de intervención distintos.

Esta clasificación resulta útil porque evita aplicar una respuesta única a problemas distintos. Un sector con baja cobertura puede requerir un nuevo servicio o una modificación de recorrido; una estación bien localizada pero difícil de alcanzar puede necesitar mejoras peatonales y de accesibilidad universal; una conexión entre modos poco eficiente puede resolverse mediante reorganización física y operacional; mientras un entorno de estación sometido a conflictos de circulación, estacionamiento o ascenso y descenso puede requerir una estrategia urbana más amplia.

Del mismo modo, una oferta de transporte subutilizada no necesariamente indica falta de demanda. Puede deberse a que las personas no conocen el servicio, no comprenden cómo combinarlo con otros modos, perciben el intercambio como complejo o encuentran una barrera en alguna etapa del recorrido. En estos casos, construir nueva infraestructura puede ser menos efectivo que mejorar la información, la legibilidad del sistema o la calidad de las conexiones existentes.

La utilidad estratégica de esta clasificación está en que permite asociar **cada brecha con el instrumento adecuado**. El diagnóstico de accesibilidad no debería terminar en una identificación general de sectores “bien” o “mal” conectados, sino avanzar hacia preguntas más precisas:

¿Dónde se produce la barrera? ¿A quién afecta? ¿En qué etapa del viaje aparece? ¿Qué tipo de intervención puede resolverla?

Esta aproximación es especialmente importante para Las Condes, donde el diagnóstico muestra una combinación de amplia cobertura general y brechas específicas de accesibilidad territorial, aproximación, intercambio y entorno urbano. En una comuna con importantes inversiones ya realizadas y nuevas infraestructuras en desarrollo, una parte significativa del esfuerzo futuro deberá orientarse no solo a extender la red, sino a **hacer que sus componentes funcionen mejor juntos y que las personas puedan utilizarlos de manera efectiva**. La accesibilidad puede entenderse, por tanto, como una cadena, por lo que, cuando uno de sus componentes falla, el viaje completo pierde competitividad.

Esta lectura permite que el Plan priorice intervenciones con mayor capacidad de producir impacto. Una mejora de acceso puede ampliar el área efectiva de una estación; una conexión intermodal bien resuelta puede reducir la dependencia del automóvil; una mejor información puede aumentar el uso de servicios existentes; y una estrategia urbana en torno a una estación puede convertir una inversión de transporte en una mejora más amplia para el barrio.

En consecuencia, el desafío no es únicamente aumentar la oferta disponible, sino **identificar y eliminar las barreras que impiden transformar infraestructura y servicios en oportunidades reales de acceso**.

4.3. Continuidad y calidad de las redes cotidianas

La movilidad cotidiana depende de una trama de infraestructuras que operan conjuntamente: veredas, cruces, ciclovías, calles locales, paseos, áreas verdes, intersecciones y conexiones entre barrios. A diferencia de las grandes infraestructuras metropolitanas, estas redes suelen experimentarse en trayectos breves y decisiones aparentemente menores: por dónde caminar, dónde cruzar, si es posible continuar un recorrido en bicicleta o si existe una ruta cómoda y segura entre un barrio y un destino cercano.

El diagnóstico muestra que Las Condes cuenta con una base importante de infraestructura y espacio público de calidad, pero que **la existencia de buenos tramos individuales no garantiza necesariamente la existencia de redes completas**. La principal cuestión que aborda este apartado no es, por tanto, cuánta infraestructura existe, sino en qué medida sus diferentes componentes permiten realizar recorridos continuos, coherentes y confortables.

De infraestructura acumulada a redes funcionales

Las Condes ha desarrollado durante las últimas décadas diferentes tipos de infraestructura para la movilidad y el espacio público. El PIIMEP reconoce como fortalezas la diversidad y calidad de numerosos espacios públicos, la existencia de paseos peatonales en sectores de alta demanda y una trayectoria de mejoramientos urbanos asociados, entre otros mecanismos, a los procesos de densificación. Al mismo tiempo, identifica como desafío avanzar en la continuidad de paseos, bulevares, aceras y calles con prioridad peatonal, fortaleciendo su relación como sistema. Esta coexistencia entre **infraestructuras de alto estándar y discontinuidades de red** constituye una de las principales características del diagnóstico.

El problema no es necesariamente la ausencia absoluta de infraestructura. En numerosos casos, el desafío consiste en conectar piezas existentes, completar tramos faltantes, resolver puntos de conflicto o extender un estándar de calidad hacia sectores donde la red pierde continuidad. Esta situación exige cambiar la unidad de análisis. En vez de evaluar exclusivamente proyectos individuales, el Plan debe observar **recorridos completos y conexiones entre destinos cotidianos**. Desde esta perspectiva, una mejora puntual adquiere valor estratégico cuando completa una red, elimina una barrera o permite que una infraestructura existente sea utilizada por más personas.

La red peatonal como infraestructura básica de la movilidad cotidiana

Caminar constituye la base de prácticamente todos los viajes. Incluso aquellos realizados principalmente en automóvil o transporte público comienzan y terminan con un desplazamiento peatonal. Por ello, la calidad de la red peatonal condiciona el funcionamiento del conjunto del sistema.

Las Condes dispone de experiencias relevantes de mejoramiento peatonal. El diagnóstico del PIIMEP destaca paseos en sectores de alta demanda, como el eje Apoquindo, Rosario Norte y distintos recorridos asociados al sector de El Golf, donde el tratamiento del pavimento, la iluminación, el arbolado y la relación con las actividades urbanas han contribuido a mejorar las condiciones de circulación y permanencia.

Imagen X. Cruces peatonales en Rosario Norte.

Estas experiencias muestran que la caminabilidad no depende de un único atributo, sino de la calidad y continuidad del recorrido en su conjunto. Una buena vereda es una condición necesaria, pero debe complementarse con superficies continuas, cruces seguros, accesibilidad universal, sombra y confort, iluminación, orientación y una adecuada relación con las actividades y destinos del entorno. Cuando alguno de estos elementos se interrumpe o deteriora, la experiencia peatonal pierde calidad y puede obligar a modificar rutas, enfrentar puntos de mayor riesgo o desplazarse bajo condiciones menos cómodas, seguras y accesibles.

La prioridad peatonal fue también una conclusión transversal del Consejo Asesor. En la discusión sobre micromovilidad y convivencia vial se insistió en que la incorporación de nueva infraestructura para ciclos no debe producirse a costa del espacio peatonal y que la organización de superficies debe responder a una jerarquía clara de vulnerabilidad, introduciendo un criterio fundamental para el diagnóstico: **la mejora de una red no debe generar la discontinuidad de otra.**

Por esta razón, el **Plan de Movilidad de Las Condes incorpora una lectura integral de la red peatonal**, que no se limita a medir superficie o ancho de acera, sino que reconoce la continuidad y calidad de los recorridos cotidianos como criterio central de planificación. El diagnóstico identifica rutas prioritarias entendidas como secuencias completas entre viviendas, transporte público, establecimientos educacionales, centros de salud, comercio, áreas verdes y otros equipamientos. Esta mirada permite distinguir entre distintos tipos y escalas de intervención: mientras algunos sectores requerirán proyectos urbanos de mayor alcance, en otros casos actuaciones puntuales —como mejorar un cruce, incorporar una rebaja de solera, conectar dos tramos, ajustar un tiempo semafórico o eliminar un obstáculo— pueden producir mejoras significativas al completar un recorrido y ampliar las condiciones de seguridad, accesibilidad y autonomía peatonal.

La red ciclista: el desafío de pasar de tramos a un sistema coherente

La infraestructura ciclista muestra con particular claridad la diferencia entre disponer de tramos y contar con una red funcional. Las distintas fuentes revisadas utilizan bases y etapas de planificación diferentes para contabilizar la infraestructura ciclo-inclusiva, por lo que las magnitudes totales deben leerse con cautela y sin mezclar carteras existentes, proyectadas y prefactibles. Sin embargo, los diagnósticos coinciden en un problema estructural: **la fragmentación y la falta de continuidad de la red.**

Los antecedentes presentados al Consejo Asesor muestran, por ejemplo, una baja conectividad norte-sur y señalan que **diez ciclovías se interrumpen al llegar a Avenida Apoquindo, mientras solo una atraviesa el eje.** A escala intercomunal, de 19 conexiones analizadas, ocho aparecían consolidadas y once permanecían sin conexión.

En este apartado, el valor de estos datos no está en volver a discutir los bordes comunales —materia abordada en el capítulo anterior—, sino en evidenciar una condición de red: **los tramos existentes pierden parte de su utilidad cuando los recorridos relevantes no pueden completarse de manera continua.** Esta lógica aparece también en las conclusiones del Consejo, que proponen estructurar el desarrollo de la red considerando tres criterios: continuidad intercomunal, conexión con estaciones de Metro y fluidez y coherencia del sistema.

El **Plan de Movilidad de Las Condes recoge esta preocupación y aborda la conectividad ciclista desde una lógica de red**, entendiendo que la continuidad no se resuelve únicamente mediante la extensión de nuevos tramos de infraestructura. Por ello, el Plan considera de manera integrada la resolución de intersecciones y cruces, los grandes ejes que actúan como barreras, la relación con paraderos y otros puntos

de conflicto, así como la identificación de itinerarios alternativos cuando una vía principal no presenta condiciones adecuadas para incorporar infraestructura ciclista. De esta manera, la prioridad estará puesta en **construir progresivamente una red coherente, continua y conectada con los destinos cotidianos y con otros modos de transporte**, orientando las nuevas intervenciones a completar recorridos y resolver discontinuidades críticas, más que a acumular tramos aislados de infraestructura.

Una red necesita infraestructura de soporte

La continuidad de una red no depende únicamente de la vía por la que se circula, sino que la red de apoyo que contiene. En el caso de la bicicleta, los antecedentes revisados señalan expresamente que una ciudad que promueve su uso necesita no solo ciclovías, sino también lugares seguros para estacionar, posibilidades de reparación y buenas conexiones con otros modos. Sin estos elementos, la infraestructura principal queda incompleta desde la perspectiva del usuario.

El Plan de Movilidad de Las Condes adopta una concepción ampliada de las redes cotidianas, reconociendo que su funcionamiento no depende únicamente del trazado de una vía o de la continuidad física de una infraestructura, sino también de los cruces, las conexiones, los equipamientos de apoyo, la información y las condiciones de operación que hacen posible su uso cotidiano. Esta mirada se aplicará de manera diferenciada a los distintos modos y tipos de usuario: incorporando, por ejemplo, lugares de descanso y condiciones de confort en rutas relevantes para personas mayores; sombra, orientación y continuidad en recorridos hacia parques y áreas verdes; una adecuada distribución de vehículos y espacios de estacionamiento para la micromovilidad compartida; y condiciones de velocidad, diseño y convivencia coherentes con los objetivos de las zonas de tránsito compartido. De esta manera, el Plan abordará las redes no solo como líneas de conexión, sino como **sistemas completos de movilidad**, en los que nodos, soportes y condiciones de uso son tan relevantes como la infraestructura principal.

Espacio público e infraestructura verde como parte de la red de movilidad

La continuidad cotidiana puede fortalecerse también mediante la integración entre movilidad, espacio público e infraestructura verde. El PIIMEP, por ejemplo, identifica una oportunidad para conectar parques, plazas y áreas naturales a través de rutas verdes y avenidas parque, aprovechando aceras y bandejones existentes para incorporar vegetación y recorridos de movilidad activa. Estas rutas podrían integrar senderos peatonales, ciclovías y espacios recreativos, al mismo tiempo que mejoran el confort ambiental y reducen la exposición al calor mediante sombra y vegetación.

El Plan de Movilidad de Las Condes incorporará la experiencia ambiental del recorrido como una dimensión de la calidad de las redes cotidianas, superando una evaluación basada únicamente en su continuidad geométrica. Esto implica reconocer que una ruta puede estar conectada físicamente y, sin embargo, resultar poco atractiva o difícil de utilizar debido a condiciones de pendiente, exposición al calor, falta de sombra, escaso confort o baja calidad del entorno urbano. A partir de

esta mirada, el Plan identificará aquellos corredores donde las intervenciones de movilidad puedan generar beneficios simultáneos, combinando conexión entre destinos, fortalecimiento de la caminata y la movilidad activa, aumento de la sombra, articulación de espacios verdes y mejora del espacio público. El propósito no será convertir indiscriminadamente todas las vías en rutas verdes, sino **detectar oportunidades concretas para integrar funciones y maximizar los beneficios urbanos, ambientales y de movilidad de la inversión pública.**

Cinco criterios para evaluar una red cotidiana

A partir de los antecedentes revisados, el **Plan de Movilidad de Las Condes incorpora cinco criterios complementarios para evaluar la calidad de las redes cotidianas**, aplicables tanto al análisis de las condiciones existentes como a la priorización y diseño de futuras intervenciones. Estos criterios permiten observar los recorridos como sistemas completos y no únicamente como una suma de tramos de infraestructura.

Criterio	Pregunta de evaluación
Continuidad	¿El recorrido puede completarse sin interrupciones físicas o funcionales?
Coherencia y legibilidad	¿La red conecta destinos relevantes mediante rutas directas, comprensibles y fáciles de seguir?
Seguridad	¿Los cruces, intersecciones y transiciones permiten desplazarse en condiciones adecuadas de protección y convivencia entre modos?
Accesibilidad y confort	¿El recorrido puede ser utilizado de manera autónoma por personas con distintas edades y capacidades, y ofrece condiciones adecuadas de superficie, pendiente, sombra, iluminación y descanso?
Soporte	¿Existen los equipamientos, servicios e información necesarios para utilizar la red de manera cotidiana y completar el viaje?

Tabla X. Criterios para evaluar la calidad de las redes cotidianas.

Esta matriz permite superar una evaluación basada exclusivamente en la cantidad de infraestructura construida. Una red extensa puede tener baja utilidad si presenta interrupciones; una ruta directa puede dejar de ser funcional si sus cruces son inseguros; y una infraestructura técnicamente bien resuelta puede excluir a parte de sus usuarios si no garantiza condiciones adecuadas de accesibilidad, confort o apoyo. El Plan utilizará estos criterios para **identificar brechas, comparar alternativas y priorizar aquellas intervenciones que produzcan mayores mejoras en la continuidad y calidad del recorrido completo.**

4.4. Síntesis del diagnóstico: de capacidades existentes a un sistema integrado

Las Condes cuenta con una base significativa de infraestructura, servicios, espacios públicos, capacidad institucional y proyectos de transformación en curso. Esta condición constituye una fortaleza relevante, pero también plantea un desafío específico: **el siguiente salto de calidad de la movilidad comunal no depende únicamente de incorporar nuevas piezas, sino de lograr que las capacidades existentes y futuras funcionen de manera integrada.**

El diagnóstico muestra que las principales brechas no se explican por una única carencia ni requieren una respuesta uniforme. Los problemas cambian según el territorio, el momento del día, el tipo de viaje y las condiciones de las personas que

utilizan el sistema. En algunos casos, la respuesta estará en completar infraestructura; en otros, en mejorar conexiones, gestionar la operación, regular determinados usos, facilitar intercambios, entregar mejor información o coordinar decisiones entre distintos actores y escalas.

Esta constatación define una orientación central para el Plan: **pasar desde una lógica centrada en componentes individuales hacia una gestión del sistema completo.** Esto supone observar no solo cada modo, proyecto o infraestructura por separado, sino también las relaciones entre ellos; no solo la existencia de una oferta, sino la posibilidad efectiva de utilizarla; y no solo la magnitud de los viajes, sino las diferencias territoriales, temporales y humanas que determinan cómo se experimenta la movilidad.

A partir de esta lectura, el diagnóstico puede sintetizarse en cinco transiciones estratégicas:

Condición actual	Transición necesaria
Una base amplia de infraestructuras, servicios y proyectos, con distintos niveles de articulación	De componentes individuales a redes continuas y sistemas integrados
Una oferta amplia de transporte y movilidad, cuya utilidad depende de las condiciones del viaje completo	De medir cobertura a gestionar accesibilidad efectiva
Una demanda intensa y diversa, que cambia según el territorio, el horario y el propósito del viaje	De respuestas uniformes a una gestión diferenciada y adaptativa
Una capacidad municipal relevante de inversión, operación y generación de información	De gestionar proyectos y funciones separadas a una gestión coordinada y basada en evidencia
Una comuna con altos estándares generales, pero con experiencias y necesidades diversas entre personas y territorios	De planificar para un usuario promedio a priorizar autonomía, seguridad y bienestar

Tabla X: Transiciones estratégicas derivadas del diagnóstico.

Estas transiciones permiten establecer el punto de partida de la estrategia. Las Condes no necesita elegir entre infraestructura y gestión, entre escala metropolitana y calidad barrial, ni entre eficiencia del sistema y bienestar urbano. El desafío es construir una política de movilidad capaz de **articular esas dimensiones**, seleccionando para cada problema el instrumento adecuado y priorizando intervenciones que generen beneficios simultáneos sobre accesibilidad, seguridad, funcionamiento urbano, espacio público y calidad de vida.

La principal oportunidad de la comuna reside precisamente en la posibilidad de coordinar activos que ya existen o que se encuentran en proceso de transformación. Las redes, inversiones, instrumentos de planificación, capacidades municipales y proyectos metropolitanos pueden producir un impacto mayor cuando se orientan hacia una dirección común y se evalúan por su contribución al funcionamiento del sistema en su conjunto.

El desafío no es sumar iniciativas de movilidad, sino convertir capacidades existentes y nuevas inversiones en un sistema más integrado, accesible, seguro y adaptable.

Con esta síntesis se cierra la primera parte del Plan, dedicada a comprender las condiciones territoriales y el funcionamiento actual de la movilidad de Las Condes. La segunda parte transforma esta lectura en una propuesta estratégica, definiendo los desafíos, la visión y las líneas de acción que orientarán las decisiones de movilidad de la comuna en los próximos años.

BORRADOR

PARTE II. ESTRATEGIA DE MOVILIDAD DE LAS CONDES

5. Marco estratégico del Plan

5.1. Visión de movilidad

El marco estratégico del Plan de Movilidad de Las Condes se construye a partir de una convergencia entre las orientaciones desarrolladas por el **Consejo Asesor de Movilidad**, los lineamientos territoriales y proyectos contenidos en el **PIIMEP**, y los pilares estratégicos del **PLADECO**. A esta base se suman otros instrumentos comunales que permiten ampliar la comprensión de la movilidad como una política urbana transversal, entre ellos el **Plan Regulador Comunal**, el **Plan Comunal de Reducción del Riesgo de Desastres**, el **PLADETUR**, el **Plan Anual de Salud**, el **Plan de Seguridad Pública**, el **Diagnóstico Social CASEN** y otros antecedentes sociales, ambientales y sectoriales disponibles.

El Consejo consolidó la necesidad de avanzar hacia una movilidad centrada en las personas, segura, sostenible, integrada al desarrollo urbano y apoyada en datos, coordinación y gestión. El PIIMEP aporta una estructura territorial y una base de proyectos que permiten materializar esa orientación, proyectando una comuna enlazada mediante una red inteligente de movilidad, integrada a su paisaje, sostenible, inclusiva y con espacios públicos vitales. El PLADECO entrega el marco institucional de concordancia, a través de sus pilares de Personas al Centro, Integración, Bienestar, Modernización y Sostenibilidad. Los demás instrumentos permiten reforzar dimensiones específicas del marco estratégico: resiliencia y continuidad operacional; desarrollo urbano y espacio público; turismo y acceso a la precordillera; salud, envejecimiento y movilidad activa; seguridad y percepción del espacio público; y diferencias sociales y territoriales que deben ser consideradas en la priorización de acciones.

Desde esa base, el Plan adopta la siguiente visión:

Las Condes avanzará hacia un sistema de movilidad integrado, seguro, accesible y adaptable, que conecte mejor a las personas con las oportunidades de la comuna, amplíe alternativas reales de desplazamiento, gestione de manera más eficiente sus redes y contribuya al bienestar, la sostenibilidad y la calidad urbana.

Esta visión entiende la movilidad como un medio para mejorar la vida cotidiana y el funcionamiento de la comuna. Su propósito no es únicamente facilitar desplazamientos, sino ampliar las posibilidades de acceso al trabajo, la educación, la salud, el comercio, los servicios, los espacios públicos, las áreas verdes y la precordillera. En este sentido, una buena movilidad no se mide solo por la velocidad de circulación o por la cantidad de infraestructura construida, sino por la capacidad del sistema para ofrecer viajes más seguros, comprensibles, continuos y adecuados a las necesidades de distintas personas y territorios.

La visión reconoce que Las Condes es una comuna residencial y, al mismo tiempo, una centralidad metropolitana. Sus calles, corredores, estaciones, barrios y espacios públicos deben responder tanto a la vida cotidiana de sus residentes como a los flujos

de trabajadores, estudiantes, visitantes, usuarios de servicios y actividades económicas que utilizan la comuna todos los días. Por ello, el Plan propone una estrategia capaz de diferenciar escalas, horarios, modos de viaje y tipos de usuario.

En términos estratégicos, esta visión se expresa en dos transformaciones estructurales.

La primera es **integrar el sistema de movilidad**. Esto significa conectar mejor los modos de transporte, las redes peatonales y ciclistas, los corredores, los barrios, las estaciones, los espacios públicos y los principales destinos de la comuna. La integración permite pasar de infraestructuras o servicios aislados a recorridos completos, donde las personas puedan desplazarse de manera continua, segura y comprensible desde el origen hasta el destino.

La segunda es **gestionar activamente el sistema de movilidad**. Esto implica utilizar información, tecnología, regulación, coordinación institucional y medidas operacionales para responder mejor a problemas que no siempre se resuelven con nueva infraestructura. La congestión, la movilidad escolar, la carga y descarga, el estacionamiento, la convivencia entre modos, la operación de intersecciones y la respuesta frente a contingencias requieren una gestión diferenciada según el lugar, el horario y el tipo de demanda.

Estas dos transformaciones —integrar y gestionar— orientan el conjunto del Plan. **Integrar** permite que las inversiones existentes y futuras funcionen como parte de una red común. **Gestionar** permite que esa red responda de manera más eficiente, segura y adaptable a las condiciones reales de la comuna.

La visión del Plan se resume, por tanto, en una idea central:

Convertir las capacidades existentes y las nuevas inversiones de Las Condes en un sistema de movilidad más conectado, seguro, accesible y orientado al bienestar de las personas.
--

5.2. Principios y objetivos estratégicos.

La visión de movilidad se traduce en un conjunto acotado de principios y objetivos estratégicos que orientan las decisiones del Plan. Los principios establecen cómo deben tomarse las decisiones; los objetivos estratégicos definen qué transformaciones debe impulsar la comuna durante los próximos años.

Esta distinción es importante. Los **principios** no son ejes de acción ni proyectos específicos, sino criterios transversales que deben estar presentes en todas las intervenciones. Los **objetivos**, en cambio, permiten organizar la estrategia y asegurar que los distintos ejes del Plan contribuyan a una dirección común.

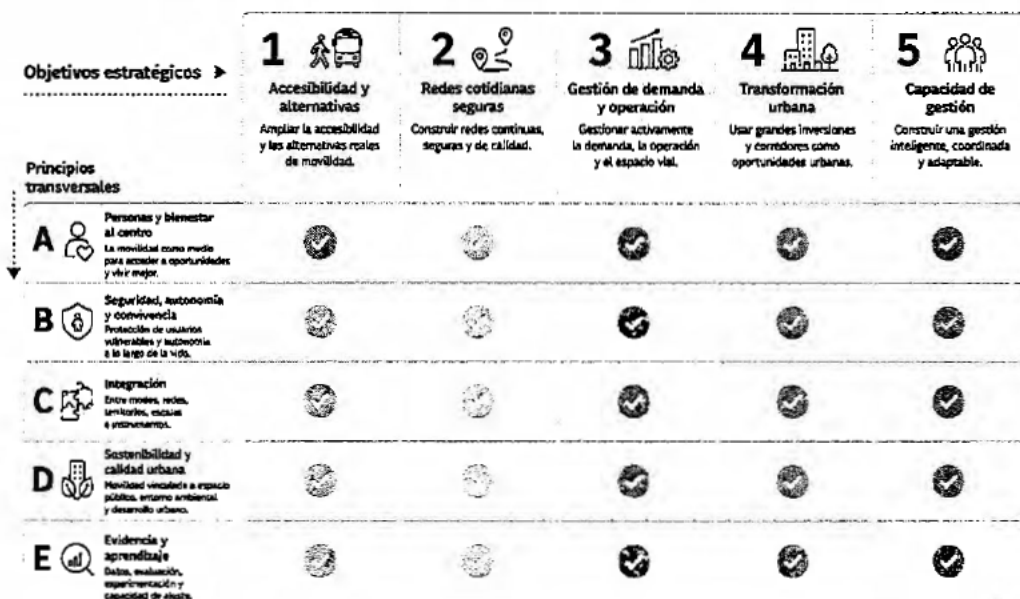


Imagen X. Objetivos estratégicos y principios transversales del Plan de Movilidad.

El Plan de Movilidad de Las Condes se orienta por cinco principios:

Principio	Criterio de decisión
A. Personas y bienestar	Toda intervención debe mejorar el acceso, la autonomía, la seguridad, la comodidad o la calidad de vida de quienes habitan, trabajan, estudian o visitan la comuna.
B. Seguridad y convivencia	La prevención del riesgo vial y la convivencia entre modos deben incorporarse desde el diseño, la operación, la fiscalización y el seguimiento de cada medida.
C. Integración	Cada acción debe contribuir a conectar redes, modos, barrios, corredores, estaciones, espacios públicos, instituciones o escalas de actuación.
D. Sostenibilidad y calidad urbana	La movilidad debe contribuir a reducir externalidades, mejorar el espacio público, favorecer modos sostenibles e incorporar condiciones de confort ambiental.
E. Evidencia y aprendizaje	Las decisiones deben apoyarse en información pertinente, evaluación de resultados y capacidad de ajuste frente a cambios en la demanda, el territorio o la operación.

Tabla X. Principios que orientan las decisiones del Plan.

Estos principios permiten que el Plan mantenga coherencia interna. Un proyecto de infraestructura, por ejemplo, no se evaluará solo por su capacidad operacional, sino también por su aporte a la seguridad, la accesibilidad, el bienestar y la calidad urbana. Del mismo modo, una medida de gestión vehicular deberá considerar sus efectos sobre peatones, transporte público, barrios, comercio, logística y espacio público.

A partir de estos principios, el Plan define cinco objetivos estratégicos. Estos objetivos sintetizan las principales transformaciones que Las Condes debe impulsar para avanzar hacia un sistema de movilidad más integrado, accesible, seguro y adaptable.

Objetivo estratégico	Transformación buscada
----------------------	------------------------

1. Ampliar la accesibilidad y las alternativas reales de movilidad	Pasar de una lectura basada en cobertura a una movilidad que permita completar viajes seguros, comprensibles, continuos y confiables.
2. Construir redes cotidianas continuas, seguras y de calidad	Pasar de tramos o proyectos aislados a recorridos conectados entre barrios, transporte público, equipamientos, áreas verdes y servicios.
3. Gestionar activamente la demanda, la operación y el espacio vial	Pasar de respuestas uniformes o centradas solo en infraestructura a una gestión diferenciada por territorio, horario, tipo de viaje y usuario.
4. Usar corredores y grandes inversiones como oportunidades de transformación urbana	Pasar de infraestructuras entendidas como obras aisladas a intervenciones capaces de mejorar accesibilidad, espacio público, centralidades y barrios.
5. Fortalecer una gestión inteligente, coordinada y adaptable	Pasar de acciones sectoriales a una gestión basada en datos, coordinación institucional, seguimiento y capacidad de ajuste.

Tabla X. Objetivos estratégicos del Plan de Movilidad de Las Condes.

Los objetivos no operan de manera independiente. Una intervención puede contribuir simultáneamente a varios de ellos. Por ejemplo, mejorar el entorno de una estación puede ampliar la accesibilidad, fortalecer la caminata, ordenar el espacio vial, mejorar la seguridad y aumentar el beneficio urbano de una inversión metropolitana. Del mismo modo, una estrategia de movilidad escolar puede combinar gestión horaria, seguridad vial, caminabilidad, comunicación con la comunidad educativa y coordinación operacional.

Esta forma de organizar la estrategia evita que el Plan se transforme en una suma de acciones sectoriales. Su propósito es que cada iniciativa pueda vincularse con una transformación mayor y que las decisiones futuras sean evaluadas por su contribución al sistema completo.

En síntesis, los principios y objetivos estratégicos cumplen una función común: asegurar que la movilidad de Las Condes avance hacia una dirección clara. Los principios establecen los criterios que deben orientar cada decisión; los objetivos definen las transformaciones que deben alcanzarse; y los ejes estratégicos, desarrollados en el capítulo siguiente, ordenan los ámbitos de acción mediante los cuales esta visión se traducirá en programas, proyectos e instrumentos de gestión.

6. Ejes estratégicos

Los ejes estratégicos organizan la forma en que la visión, los principios y los objetivos del Plan se traducen en ámbitos concretos de acción. Su función no es repetir el diagnóstico ni reemplazar la cartera de proyectos, sino establecer una estructura clara para ordenar las decisiones municipales, articular iniciativas existentes y orientar nuevas intervenciones.

Cada eje responde a un conjunto específico de problemas y oportunidades identificadas durante el proceso de diagnóstico, el trabajo del Consejo Asesor de Movilidad y la revisión de los instrumentos comunales. Sin embargo, los ejes no deben

entenderse como compartimentos separados. La movilidad cotidiana funciona como un sistema: una mejora peatonal puede fortalecer el acceso al transporte público; una nueva estación puede modificar la operación vehicular y la demanda de estacionamiento; una estrategia logística puede liberar espacio vial y mejorar la seguridad; y una intervención en un corredor puede producir beneficios simultáneos sobre accesibilidad, espacio público, actividad urbana y calidad ambiental.

Por ello, los seis ejes del Plan cumplen una doble función. Por una parte, permiten ordenar la acción municipal en ámbitos reconocibles y gestionables. Por otra, aseguran que cada intervención sea evaluada por su contribución al sistema completo de movilidad y no solo por su efecto sobre un modo, una calle o un proyecto específico.

Los ejes estratégicos del Plan de Movilidad de Las Condes son:

1. **Corredor Apoquindo–Las Condes**
2. **Ciudad para Caminar**
3. **Transporte Público e Intermodalidad**
4. **Gestión Vehicular y Seguridad Vial**
5. **Movilidad Sostenible y Micromovilidad**
6. **Logística Urbana y Distribución**

Objetivos estratégicos	Corredor Apoquindo–Las Condes	Ciudad para Caminar	Transporte Público e Intermodalidad	Gestión Vehicular y Seguridad Vial	Movilidad Sostenible y Micromovilidad	Logística Urbana y Distribución
1. Ampliar la accesibilidad y las alternativas reales de movilidad	●	●	●	○	●	—
2. Construir redes cotidianas continuas, seguras y de calidad	●	●	●	●	●	○
3. Gestionar activamente la demanda, la operación y el espacio vial	●	○	●	●	○	●
4. Usar corredores y grandes inversiones como oportunidades de transformación urbana	●	○	●	○	○	○
5. Fortalecer una gestión inteligente, coordinada y adaptable	○	○	●	●	○	●

Tabla X. Vínculo entre los objetivos estratégicos y ejes estratégicos.

6.1. Corredor Apoquindo–Las Condes

El eje **Corredor Apoquindo-Las Condes** aborda la transformación del principal corredor urbano de la comuna como una oportunidad para integrar movilidad, espacio público, transporte público, actividad económica, accesibilidad y desarrollo urbano. Su foco no está únicamente en mejorar la circulación, sino en ordenar y cualificar un eje que concentra viajes, servicios, comercio, empleo, estaciones, equipamientos, flujos peatonales, operaciones logísticas y relaciones con distintos barrios y centralidades.

Apoquindo y Avenida Las Condes cumplen un papel estructurante dentro de la movilidad comunal y metropolitana. Conectan Las Condes con el resto de Santiago, articulan centralidades como El Golf, Escuela Militar, Manquehue, Los Dominicos, Nueva Las Condes y el sector oriente de la comuna, y concentran una parte relevante de las actividades urbanas de mayor intensidad. Por ello, las intervenciones sobre este corredor no deben entenderse como obras aisladas, sino como parte de una estrategia integral de transformación urbana.

La transformación buscada es avanzar desde un corredor principalmente organizado por su función vial hacia un **corredor integrado, seguro, activo, accesible y mejor gestionado**. Esto implica mejorar la continuidad y calidad de los desplazamientos peatonales, fortalecer la relación con el transporte público, ordenar los usos del espacio vial, gestionar estacionamientos, carga y descarga, accesos y flujos laborales, y mejorar la seguridad, la legibilidad y la calidad ambiental del espacio público.

Esta estrategia adquiere especial relevancia frente a las inversiones y cambios previstos en el sector, entre ellos la futura estación terminal Estoril de la Línea 7 de Metro y los requerimientos de intervención comunal que esta generará en su entorno. La llegada de nueva infraestructura de transporte debe ser entendida como una oportunidad para mejorar no solo la conectividad metropolitana, sino también los accesos, recorridos, cruces, espacios públicos, condiciones de seguridad y relaciones urbanas del corredor con sus barrios próximos.

En este marco, el eje incorpora criterios de diseño urbano seguro, accesibilidad universal, prioridad peatonal, integración modal y gestión del espacio público. La aplicación de criterios CPTED podrá contribuir especialmente al diseño de accesos, recorridos, iluminación, visibilidad, mantención y vigilancia natural, reforzando condiciones de uso más seguras y legibles tanto a lo largo del corredor como en el entorno inmediato de las estaciones y nodos de mayor intensidad.

El eje se apoya en un conjunto de elementos contenidos en el **Plan de Inversión del PLADECO**, instrumento construido a partir de un proceso de planificación comunal y participación ciudadana activa. Estos elementos permiten reconocer iniciativas, programas y medidas que ya forman parte de la agenda municipal y que pueden contribuir directamente a la transformación de Apoquindo-Las Condes.

Para efectos del Plan de Movilidad, estos elementos no se entienden como una cartera nueva ni paralela. Su función es dar contenido concreto al eje y permitir que iniciativas ya identificadas por la planificación comunal se ordenen bajo una lógica común de corredor. Algunas de ellas están directamente vinculadas con Apoquindo-Las Condes y sus centralidades; otras corresponden a planes comunales de movilidad, accesibilidad, transporte público, operación o gestión que deberán aplicarse con

especial prioridad en este eje; y otras aportan condiciones de soporte urbano, seguridad, mantención, calidad ambiental y confort del espacio público.

Esta lectura permite ordenar la inversión sin fragmentar excesivamente la estrategia. El propósito no es clasificar cada iniciativa en compartimentos rígidos, sino mostrar cómo distintos elementos del Plan de Inversión del PLADECO pueden converger en una misma transformación: consolidar Apoquindo-Las Condes como un corredor más integrado, seguro, activo, accesible y habitable.

La tabla siguiente identifica los elementos del **Plan de Inversión del PLADECO** que se consideran más relevantes para alimentar el eje **Corredor Apoquindo-Las Condes**, señalando su aporte dentro del eje y la inversión asociada según la planilla revisada.

Antes de presentar los montos, es importante precisar que la inversión asociada al eje debe entenderse como **inversión vinculada o movilizable para la transformación del corredor**, no necesariamente como un presupuesto exclusivo para Apoquindo-Las Condes. Varias iniciativas tienen alcance comunal—por ejemplo, veredas accesibles, seguridad, arborización, monitoreo, gestión de estacionamientos o calidad del espacio público—, pero adquieren especial relevancia en este corredor por su intensidad de uso, concentración de actividades y rol estructurante dentro de la comuna.

De este modo, la inversión del eje no corresponde a una sola obra, sino a la articulación de proyectos urbanos, programas de movilidad, medidas operacionales e instrumentos de soporte que, en conjunto, permiten avanzar hacia una transformación progresiva del principal corredor urbano de Las Condes.

6.1.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Apoquindo-Las Condes

Código	Elemento del Plan de Inversión del PLADECO	Aporte al eje Apoquindo-Las Condes	Plazo inversión	Inversión M\$
DEP IS09	Proyecto de consolidación del eje estructurante Apoquindo Oriente	Proyecto directamente asociado a la consolidación urbana, peatonal, económica y operacional del eje.	Largo	1.600.000
DEP IS17	Plan de fortalecimiento competitivo y prevención de obsolescencia del distrito de servicios avanzados	Permite abordar el corredor como centralidad económica y distrito de servicios, anticipando deterioro, vacancia o pérdida de competitividad.	Mediano	120.000
DEP IS18	Programa de activación urbana, turística y de servicios en el distrito de oficinas	Refuerza la activación del eje y sus centralidades fuera de los horarios laborales tradicionales.	Mediano	300.000
DEP IS02	Piloto de ordenamiento económico-operativo en ejes y nodos comerciales críticos	Ordena carga y descarga, estacionamientos de corta duración, accesos comerciales, señalización y coordinación horaria.	Mediano	220.000
OT IS29	Plan maestro de gestión de flujos laborales y logística urbana	Permite gestionar accesos laborales, logística urbana, carga y descarga y uso intensivo del espacio público, con foco en Apoquindo-Nueva Las Condes.	Corto	0
OT IS13	Plan comunal de movilidad activa peatonal	Refuerza recorridos peatonales y de movilidad activa conectados con centralidades, barrios, servicios y comunas vecinas.	Mediano-largo	1.150.000
OT IS18	Plan comunal de veredas accesibles, cruces seguros y accesos universales	Mejora veredas, accesos a equipamientos, continuidad peatonal, seguridad vial y accesibilidad universal.	Mediano-largo	1.560.000
OT IS19	Plan al ritmo de los peatones	Aporta gestión semafórica, cruces y diagnóstico de flujos peatonales	Mediano	398.274

		considerando edades y capacidades distintas.		
OT IS14	Plan de accesibilidad e integración del transporte público	Fortalece la conexión con transporte público, intermodalidad, accesos seguros y puntos de intercambio.	Mediano-largo	920.000
OT IS30	Programa de movilidad de acceso al empleo y última milla	Permite incorporar buses de acercamiento, puntos de transferencia, gestión horaria y soluciones de última milla.	Corto-mediano	70.000
OT IS20	Plan de gestión de estacionamientos y flujos vehiculares en zonas críticas	Gestiona estacionamientos, accesos y flujos vehiculares en sectores de alta demanda.	Mediano-largo	300.000
OT IS31	Plataforma operativa de coordinación de inversiones y gestión de zonas críticas	Apoya la coordinación de obras, flujos, permisos y requerimientos en zonas críticas y ejes metropolitanos.	Corto	0
GM IS25	Sistema de control de obras, desvíos e intervenciones en vía pública y espacio público	Permite gestionar obras, desvíos, intervenciones temporales, señalización y reposición del espacio público.	Mediano	160.000
DS I32	Proyecto de seguridad en espacios públicos y entorno urbano	Aborda seguridad, vigilancia preventiva, iluminación, mantenimiento, ordenamiento y percepción de seguridad en espacios críticos.	Mediano	1.400.000
DS I33	Sistema integrado de monitoreo y gestión de seguridad	Complementa la gestión del eje mediante monitoreo, tableros, análisis de puntos críticos y coordinación operativa.	Mediano-largo	2.330.000
MDS MA05	Plan de regulación lumínica y de publicidad en el espacio público	Ordena iluminación, publicidad exterior, paisaje nocturno y uso visual del espacio público.	Mediano	90.000
MDS MA06	Programa de limpieza y orden del espacio público	Aborda cables en desuso, veredas, fiscalización de iniciativas privadas y recuperación del orden urbano.	Corto	80.000
MDS MA08	Programa de movilidad sostenible y reducción de contaminación acústica	Vincula transporte limpio, reducción de ruido y control de fuentes de contaminación acústica.	Mediano	130.000
MDS MA23	Política integral de arborización urbana	Aporta criterios de arborización, especies resistentes, bajo consumo hídrico y corredores biológicos urbanos.	Corto	0
MDS MA25	Proyecto de mejoramiento del diseño y calidad del espacio público	Apoya mejoras de diseño urbano, peatonalización, vegetación, mobiliario y calidad del espacio público.	Mediano	660.000
MDS MA27	Plan de combate a islas de calor urbano	Incorpora medidas de arborización, diseño bioclimático y confort térmico en sectores críticos.	Mediano	300.000

Tabla X. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje Corredor Apoquindo-Las Condes.

6.1.2. Inversión asociada al eje Corredor Apoquindo-Las Condes

La inversión total asociada a los elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje **Corredor Apoquindo-Las Condes** alcanza aproximadamente **M\$ 11.788.274**. Este monto debe interpretarse como **inversión asociada al eje**, no como un presupuesto exclusivo ni completamente asignado a Apoquindo-Las Condes. Varias de las iniciativas son de escala comunal —por ejemplo, veredas accesibles, movilidad peatonal, seguridad, arborización, monitoreo o espacio público—, pero tienen una aplicación prioritaria o especialmente relevante en el corredor por su intensidad de uso, concentración de actividades y rol estructurante.

Para ordenar la lectura de la inversión, puede distinguirse entre tres tipos de aporte:

Tipo de aporte	Inversión M\$ aproximada	Lectura para el eje
----------------	--------------------------	---------------------

Iniciativas directamente vinculadas al corredor y sus centralidades	2.240.000	Corresponden a la consolidación de Apoquindo Oriente, activación económica, fortalecimiento del distrito de servicios y ordenamiento operativo de ejes comerciales.
Planes de movilidad, accesibilidad, transporte público, operación y gestión aplicables prioritariamente al corredor	4.558.274	Permiten mejorar caminabilidad, accesibilidad universal, cruces, transporte público, última milla, estacionamientos, obras, desvíos y logística urbana.
Iniciativas de seguridad, calidad urbana, ambiente y soporte del espacio público	4.990.000	Refuerzan seguridad, monitoreo, limpieza, regulación lumínica, ruido, arborización, confort térmico y calidad del espacio público.
Total inversión asociada al eje	11.788.274	Inversión potencialmente movilizable desde el Plan de Inversión del PLADECO para apoyar la transformación del corredor.

Tabla X. Tipos de aporte del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje Corredor Apoquindo-Las Condes.

BORRADOR

6.2. Ciudad para Caminar

El eje **Ciudad para Caminar** aborda la caminata como la base de la movilidad cotidiana y como una condición esencial para acceder a las oportunidades de la comuna. Su foco no está solamente en mejorar veredas, sino en construir una red peatonal continua, segura, accesible y confortable, capaz de conectar viviendas, barrios, transporte público, establecimientos educacionales, centros de salud, comercio, áreas verdes, espacios públicos y servicios comunales.

Este eje se relaciona directamente con una idea que aparece con fuerza en el **PLADECO** y que conviene incorporar explícitamente al Plan de Movilidad: la lógica de una comuna pensada para todas las edades y capacidades. En el **Plan de Inversión del PLADECO**, esta orientación se expresa de manera muy clara en el proyecto **“Plan comunal de veredas accesibles, cruces seguros y accesos universales (Las Condes 8-80)”**. La referencia a **Las Condes 8-80** permite instalar un criterio muy potente: una ciudad caminable debe ser segura, comprensible y cómoda tanto para una niña o niño de 8 años como para una persona mayor de 80 años. Esta mirada conecta directamente con los pilares del PLADECO —Personas al Centro, Bienestar, Integración, Modernización y Sostenibilidad— y con el enfoque del Plan de Movilidad, que entiende la caminabilidad como una dimensión de autonomía, salud, seguridad y calidad de vida.

Desde esta perspectiva, caminar no debe entenderse como un modo menor o residual. Todo viaje comienza o termina caminando: para llegar al auto, al paradero, a la estación de Metro, al comercio, al colegio, al centro de salud o al espacio público. Por eso, la calidad de la red peatonal condiciona el funcionamiento del sistema completo de movilidad. Como ya se plantea en el diagnóstico del Plan, la caminabilidad no depende solo del ancho de una vereda, sino también de la continuidad de las rutas, el confort climático, la accesibilidad universal, la seguridad de los cruces, la percepción de seguridad y la proximidad de los destinos.

La estrategia del eje se organiza en torno a tres tipos de inversión. Primero, inversiones directamente peatonales: veredas, cruces, accesos universales, tiempos semaforicos, despeje de obstáculos, rutas prioritarias y condiciones para caminar con seguridad. Segundo, inversiones de soporte urbano: iluminación, seguridad, limpieza, mantención, sombra, mobiliario, arborización, confort térmico y calidad del espacio público. Tercero, inversiones que amplían la utilidad de la caminata al conectar mejor los barrios con áreas verdes, parques, equipamientos, centralidades y transporte público.

El propósito no es peatonalizar toda la comuna ni aplicar una solución uniforme a todos los barrios. Las Condes tiene sectores con condiciones urbanas, pendientes, flujos, edades, destinos y demandas muy distintas. Por ello, el eje propone identificar recorridos prioritarios y puntos críticos donde las intervenciones peatonales puedan generar mayores beneficios: accesos a estaciones y paraderos, entornos escolares, centros de salud, áreas comerciales, centros comunitarios, espacios públicos, barrios con población mayor, cruces complejos y sectores donde las discontinuidades reducen la autonomía de las personas.

Así, **Ciudad para Caminar** busca pasar de una lógica de proyectos puntuales a una lógica de red. Una vereda, un cruce o una mejora de iluminación tienen mayor valor cuando completan un recorrido, conectan un barrio con un servicio, reducen una barrera para personas mayores, facilitan la autonomía infantil o hacen más seguro el acceso al transporte público. En ese sentido, la inversión asociada al eje no debe medirse únicamente por la cantidad de obras ejecutadas, sino por su capacidad para transformar la experiencia completa de desplazarse a pie.

El eje se alimenta de un conjunto de elementos contenidos en el **Plan de Inversión del PLADECO**, instrumento construido a partir de un proceso de planificación comunal y participación ciudadana activa. Estos elementos no constituyen una cartera nueva ni paralela del Plan de Movilidad, sino una base de acción ya reconocida por la planificación comunal, que permite dar soporte programático, territorial y presupuestario a la estrategia de caminabilidad.

La tabla siguiente identifica los elementos del Plan de Inversión del PLADECO más directamente vinculados al eje **Ciudad para Caminar**, señalando su aporte dentro del eje y la inversión asociada según la planilla revisada.

6.2.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Ciudad para Caminar

Código	Elemento del Plan de Inversión del PLADECO	Aporte al eje Ciudad para Caminar	Plazo inversión	Inversión M\$
OT IS13	Plan comunal de movilidad activa peatonal	Constituye una de las bases principales del eje, al permitir organizar recorridos peatonales y de movilidad activa conectados con barrios, servicios, transporte público y centralidades.	Mediano-largo	1.150.000
OT IS18	Plan comunal de veredas accesibles, cruces seguros y accesos universales (Las Condes 880)	Proyecto clave para materializar el enfoque 8-80 mediante veredas continuas, cruces seguros, accesibilidad universal y recorridos utilizables por personas de distintas edades y capacidades.	Mediano-largo	1.560.000
OT IS19	Plan al ritmo de los peatones	Aporta gestión semafórica, tiempos de cruce y diagnóstico de flujos considerando distintas edades, velocidades de caminata y capacidades de movilidad.	Mediano	398.274
OT IS16	Plan de ciudad calma	Reduce velocidades y mejora condiciones de convivencia vial en barrios, entornos escolares, zonas residenciales y calles donde la seguridad peatonal depende de una operación más tranquila.	Mediano-largo	1.200.000
GM IS24	Programa de despeje y resguardo de rutas peatonales y espacios públicos	Permite mantener veredas y rutas accesibles libres de obstáculos, ocupaciones indebidas, acopios, mobiliario mal ubicado, obras o usos que dificultan la circulación peatonal.	Mediano	260.000

GM IS25	Sistema de control de obras, desvíos e intervenciones en vía pública y espacio público	Asegura continuidad peatonal durante obras, desvíos, roturas de pavimento, ocupaciones temporales e intervenciones en la vía pública.	Mediano	160.000
OTIS14	Plan de accesibilidad e integración del transporte público	Refuerza la caminata como primer y último tramo del viaje, mejorando accesos a estaciones, paraderos, puntos de intercambio y conexiones seguras con transporte público.	Mediano-largo	920.000
OTIS11	Talleres de educación vial	Apoya la convivencia entre peatones, ciclistas, conductores y usuarios de micromovilidad, especialmente en entornos escolares y zonas de alta interacción modal.	Corto	5.000
OTIS06	Proyecto de fortalecimiento y activación de espacios públicos	Fortalece plazas, parques y veredas como lugares de encuentro, permanencia y vida barrial, ampliando el valor de caminar más allá del desplazamiento.	Mediano-largo	268.780
OTIS23	Proyecto red de áreas verdes y espacios singulares	Permite conectar espacios públicos, áreas verdes y destinos comunales mediante recorridos más atractivos, sombreados y ambientalmente confortables.	Mediano-largo	3.243.000
OTIS24	Proyecto de renovación de espacios públicos e infraestructura en deterioro	Mejora espacios públicos deteriorados que afectan la calidad, continuidad y seguridad de los recorridos peatonales.	Mediano-largo	1.250.001
OTIS25	Plan de parques intercomunales	Incorpora criterios de accesibilidad y caminabilidad hacia grandes parques y equipamientos metropolitanos de uso cotidiano y recreativo.	Mediano-largo	4.492.765
OTIS26	Plan de gestión de cerros islas	Mejora la accesibilidad peatonal segura hacia cerros isla y parques naturales urbanos, integrando caminata, paisaje, riesgo y uso público.	Mediano-largo	2.358.003
OTIS28	Plan de infraestructura urbana segura	Aporta estándares de urbanización segura, soterramiento de cables y mejoras de infraestructura que inciden en la seguridad y continuidad del espacio peatonal.	Mediano	150.000
DSI32	Proyecto de seguridad en espacios públicos y entorno urbano	Refuerza la percepción y condiciones objetivas de seguridad en rutas, plazas, accesos, entornos de equipamientos y espacios públicos de alta circulación.	Mediano	1.400.000
DSI33	Sistema integrado de monitoreo y gestión de seguridad	Apoya la identificación de puntos críticos, monitoreo preventivo y coordinación operativa en espacios públicos y recorridos peatonales relevantes.	Mediano-largo	2.330.000
DSI35	Proyecto de activación de espacios de encuentro y	Fortalece la vida barrial y el uso cotidiano de espacios de	Mediano	120.000

	participación comunitaria en barrios	proximidad, generando destinos caminables y mayor apropiación comunitaria.		
MDS MA05	Plan de regulación lumínica y de publicidad en el espacio público	Mejora la legibilidad, seguridad nocturna y calidad visual de recorridos peatonales, reduciendo contaminación visual y conflictos de uso del espacio público.	Mediano	90.000
MDS MA06	Programa de limpieza y orden del espacio público: cables en desuso, veredas y fiscalización de iniciativas	Contribuye a mantener veredas, espacios públicos y recorridos en condiciones adecuadas de uso, seguridad y accesibilidad.	Corto	80.000
MDS MA08	Programa de movilidad sostenible y reducción de contaminación acústica	Apoya entornos más saludables para caminar, reduciendo externalidades ambientales asociadas al transporte y a actividades urbanas.	Mediano	130.000
MDS MA23	Política integral de arborización urbana	Aporta sombra, confort térmico, continuidad verde y mejor experiencia ambiental en rutas peatonales y espacios públicos.	Corto	0
MDS MA25	Proyecto de mejoramiento del diseño y calidad del espacio público: peatonalización, toldos, vegetación, mobiliario y acceso a zonas naturales	Incorpora elementos centrales para una caminabilidad de calidad: mobiliario, sombra, vegetación, confort, accesibilidad y mejores condiciones de permanencia.	Mediano	660.000
MDS MA27	Plan de combate a islas de calor urbano: pintado de pavimentos, arborización y diseño urbano bioclimático	Permite reducir exposición al calor y mejorar el confort climático de recorridos peatonales, especialmente en sectores con alta radiación o baja sombra.	Mediano	300.000

Tabla X. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje Ciudad para Caminar.

6.2.2. Inversión asociada al eje Ciudad para Caminar

La inversión total asociada a los elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje **Ciudad para Caminar** alcanza aproximadamente **M\$ 22.525.823**. Este monto debe interpretarse como **inversión vinculada al eje**, no como un presupuesto exclusivo para caminabilidad. Varias iniciativas tienen alcance comunal o cumplen funciones más amplias —por ejemplo, seguridad, parques, arborización, espacio público o monitoreo—, pero se consideran relevantes porque contribuyen directamente a crear mejores condiciones para caminar.

Para ordenar la lectura de la inversión, puede distinguirse entre tres tipos de aporte:

Tipo de aporte	Inversión M\$ aproximada	Lectura para el eje
Inversión directamente peatonal y de seguridad vial	5.493.274	Incluye movilidad activa peatonal, veredas accesibles, cruces seguros, accesos universales, tiempos peatonales, ciudad calma, despeje de rutas y educación vial.
Inversión en soporte urbano, seguridad y confort ambiental	5.170.000	Incluye seguridad del espacio público, monitoreo, limpieza, regulación lumínica, reducción de ruido, arborización, confort térmico, infraestructura urbana segura y calidad del espacio público.

Inversión en espacios públicos, áreas verdes y destinos caminables	11.862.549	Incluye activación de espacios públicos, red de áreas verdes, renovación de espacios deteriorados, parques intercomunales, cerros isla y espacios de encuentro barrial.
Total inversión asociada al eje	22.525.823	Inversión potencialmente movilizable desde el Plan de Inversión del PLADECO para fortalecer la caminabilidad comunal.

Tabla X. Síntesis de inversión asociada al eje Ciudad para Caminar.

El eje **Ciudad para Caminar** convierte la caminabilidad en una prioridad estratégica del Plan de Movilidad. Su propósito es que Las Condes avance desde una comuna con buenos espacios e infraestructuras puntuales hacia una red peatonal más continua, segura, accesible y confortable.

La referencia a **Las Condes 8-80** permite darte una orientación clara y comunicable: las calles, cruces, veredas y espacios públicos deben diseñarse para que puedan ser utilizados con autonomía por personas de distintas edades y capacidades. Esto no significa bajar el estándar de diseño, sino elevarlo: una ciudad que funciona para niños, personas mayores, personas con movilidad reducida y cuidadores funciona mejor para todos.

La inversión asociada al eje muestra que la caminabilidad no depende de una sola obra. Requiere articular infraestructura peatonal, gestión vial, seguridad, mantención, arborización, confort climático, espacios públicos, áreas verdes y acceso a transporte. Por ello, la función del Plan de Movilidad será ordenar estos elementos bajo una lógica común de red, priorizando aquellas intervenciones que completen recorridos, reduzcan barreras y amplíen la autonomía cotidiana de las personas.

6.3. Transporte Público e Intermodalidad

El eje Transporte Público e Intermodalidad aborda la relación entre la oferta de transporte público, los sistemas de movilidad complementaria y las condiciones urbanas que permiten acceder efectivamente a ellos. Su foco no está únicamente en aumentar cobertura o incorporar nueva infraestructura, sino en asegurar que las personas puedan realizar viajes completos, seguros, comprensibles y bien conectados desde su origen hasta su destino.

En una comuna como Las Condes, el transporte público cumple una función estratégica. Permite conectar la comuna con el resto del sistema metropolitano, reduce la dependencia del automóvil en viajes de mayor intensidad, mejora el acceso a oportunidades de empleo, salud, educación, comercio y servicios, y puede contribuir a disminuir la presión sobre la red vial. Sin embargo, la existencia de Metro, buses, taxis colectivos, buses municipales u otros servicios no garantiza por sí sola una buena experiencia de movilidad. **Para que el transporte público sea una alternativa real, debe estar bien integrado con la caminata, la bicicleta, la micromovilidad, los puntos de intercambio, los paraderos, las estaciones, la información al usuario y los recorridos de último tramo.**

Una persona puede vivir relativamente cerca de un paradero o estación y, aun así, enfrentar barreras para utilizar el sistema: veredas discontinuas, cruces inseguros, tiempos de espera poco claros, mala información, falta de sombra, ausencia de lugares seguros para estacionar bicicletas, dificultad para combinar modos o conflictos en los puntos de ascenso y descenso. La estrategia del Plan busca identificar y reducir esas barreras.

El eje también reconoce que varias de las principales transformaciones del transporte público dependen de decisiones metropolitanas o sectoriales, como Metro, DTPM, MTT, concesionarias u otros organismos competentes. Por lo tanto, el rol municipal no consiste en reemplazar esas competencias, sino en **actuar sobre aquello que sí incide directamente en la experiencia del viaje:** los entornos de estaciones y paraderos, los accesos peatonales, la integración con modos activos, la gestión de flujos en superficie, la información territorial, la coordinación de obras y la articulación temprana con las instituciones responsables.

La estrategia se vuelve especialmente relevante frente a grandes inversiones y proyectos que modificarán las condiciones de accesibilidad de la comuna, como la **Línea 7 de Metro, la futura estación terminal Estoril, el Teleférico Bicentenario y los proyectos de intercambio o conexión con redes metropolitanas.** Estas infraestructuras no deben ser entendidas solo como obras de transporte, sino como oportunidades para mejorar los entornos urbanos donde se insertan. Una estación bien integrada puede convertirse en un nodo de accesibilidad; una estación mal resuelta puede generar conflictos de circulación, saturación de accesos, problemas de estacionamiento, cruces inseguros o una mala relación con los barrios cercanos.

Desde esta perspectiva, el eje Transporte Público e Intermodalidad se orienta a **transformar estaciones, paraderos y puntos de transferencia en espacios más seguros, legibles, accesibles y conectados.** Esto implica mejorar la llegada caminando, facilitar la combinación con bicicleta y micromovilidad, ordenar ascensos

y descensos, gestionar estacionamientos y flujos vehiculares en zonas críticas, incorporar información clara para usuarios, y coordinar las intervenciones municipales con los proyectos de transporte de mayor escala.

Las inversiones asociadas a este eje pueden entenderse en tres grandes tipos. En primer lugar, se encuentran las **inversiones directamente vinculadas al transporte público y la intermodalidad**, como planes de accesibilidad, integración y estudios de cobertura. En segundo lugar, aparecen **inversiones de acceso y último tramo**, que permiten llegar mejor a estaciones, paraderos y puntos de intercambio mediante caminata, bicicleta, cruces seguros y movilidad activa. En tercer lugar, se incorporan iniciativas de **soporte urbano y gestión**, necesarias para que los entornos de transporte funcionen bien: seguridad, monitoreo, control de obras, orden del espacio público, gestión de flujos, calidad del espacio público, arborización y confort ambiental.

6.3.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Transporte Público e Intermodalidad

La tabla siguiente identifica los elementos del Plan de Inversión del PLADECO más directamente vinculados al eje Transporte Público e Intermodalidad, señalando su aporte dentro del eje y la inversión asociada según la planilla revisada¹.

Código	Elemento del Plan de Inversión del PLADECO	Aporte al eje Transporte Público e Intermodalidad	Plazo inversión	Inversión M\$
OTIS14	Plan de accesibilidad e integración del transporte público	Constituye la base principal del eje, al mejorar condiciones de acceso al transporte público, promover intermodalidad, conexiones seguras y facilidades de intercambio con otros modos.	Mediano-largo	920.000
OTIS15	Estudios de cobertura de transporte público	Permite identificar, junto con vecinos y DTPM, zonas con menor cobertura o mayores barreras de acceso, orientando ajustes de paradas, servicios o conexiones.	Corto	9.512
OTIS30	Programa de movilidad de acceso al empleo y última milla	Incorpora buses de acercamiento, puntos de transferencia, gestión horaria y soluciones de última milla, especialmente en polos laborales y centralidades.	Corto-mediano	70.000
OTIS13	Plan comunal de movilidad activa peatonal	Refuerza los recorridos peatonales y de movilidad activa que permiten acceder a estaciones, paraderos, servicios y centralidades.	Mediano-largo	1.150.000
OTIS18	Plan comunal de veredas accesibles, cruces seguros y accesos universales (Las Condes 880)	Mejora las condiciones del primer y último tramo del viaje, asegurando veredas, cruces y accesos universales hacia	Mediano-largo	1.560.000

¹ El eje se alimenta de un conjunto de elementos contenidos en el Plan de Inversión del PLADECO, instrumento construido a partir de un proceso de planificación comunal y participación ciudadana activa. Estos elementos no constituyen una cartera nueva ni paralela del Plan de Movilidad, sino una base de acción ya reconocida por la planificación comunal, que permite dar soporte programático, territorial y presupuestario a la estrategia de transporte público e intermodalidad.

		transporte público y equipamientos.		
OTIS19	Plan al ritmo de los peatones	Permite ajustar cruces, semáforos y tiempos peatonales en accesos a estaciones, paraderos y puntos de intercambio, considerando distintas edades y capacidades.	Mediano	398.274
OTIS12	Plan comunal de red de ciclovías	Aporta continuidad y conexión de la red ciclista con estaciones, paraderos, centralidades, barrios y comunas vecinas, fortaleciendo la intermodalidad.	Mediano	220.000
OTIS20	Plan de gestión de estacionamientos y flujos vehiculares en zonas críticas	Permite ordenar flujos, accesos, estacionamientos, ascenso y descenso en sectores de alta demanda cercanos a estaciones, equipamientos metropolitanos o eventos.	Mediano-largo	300.000
OTIS31	Plataforma operativa de coordinación de inversiones y gestión de zonas críticas	Apoya la coordinación de obras, flujos, permisos y requerimientos en zonas de alto impacto, especialmente en torno a nuevas estaciones o intervenciones metropolitanas.	Corto	0
GM IS25	Sistema de control de obras, desvíos e intervenciones en vía pública y espacio público	Asegura continuidad peatonal, operacional e informativa durante obras, desvíos o intervenciones que afecten accesos a transporte público.	Mediano	160.000
DS I32	Proyecto de seguridad en espacios públicos y entorno urbano	Refuerza la seguridad y percepción de seguridad en estaciones, paraderos, rutas de acceso, cruces y espacios públicos de intercambio.	Mediano	1.400.000
DS I33	Sistema integrado de monitoreo y gestión de seguridad	Apoya la identificación de puntos críticos, monitoreo preventivo y coordinación operativa en entornos de transporte y nodos de alta circulación.	Mediano-largo	2.330.000
MDS MA05	Plan de regulación lumínica y de publicidad en el espacio público	Mejora iluminación, legibilidad y calidad visual en recorridos de acceso, paraderos, estaciones y espacios de espera.	Mediano	90.000
MDS MA06	Programa de limpieza y orden del espacio público: cables en desuso, veredas y fiscalización de iniciativas	Contribuye a mantener entornos de transporte limpios, ordenados, despejados y seguros para el desplazamiento peatonal.	Corto	80.000
MDS MA23	Política integral de arborización urbana	Aporta sombra, confort térmico y mejores condiciones ambientales en recorridos de acceso y espera asociados al transporte público.	Corto	0
MDS MA25	Proyecto de mejoramiento del diseño y calidad del espacio público: peatonalización, toldos, vegetación, mobiliario y acceso a zonas naturales	Mejora la calidad urbana de entornos de estaciones, paraderos, recorridos de acceso y espacios de permanencia.	Mediano	660.000
MDS MA27	Plan de combate a islas de calor urbano: pintado de pavimentos, arborización y diseño urbano bioclimático	Reduce exposición al calor y mejora el confort climático en recorridos y espacios de espera del transporte público.	Mediano	300.000

Tabla X. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje Transporte Público e Intermodalidad.

6.3.2. Inversión asociada al eje Transporte Público e Intermodalidad

La inversión total asociada a los elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje Transporte Público e Intermodalidad alcanza aproximadamente **M\$ 9.647.786**. Este monto debe interpretarse como inversión vinculada al eje, no como un presupuesto exclusivo para transporte público e intermodalidad. Varias iniciativas tienen alcance comunal o cumplen funciones compartidas con otros ejes —por ejemplo, veredas accesibles, movilidad activa, seguridad, arborización, control de obras o calidad del espacio público—, pero se consideran relevantes porque inciden directamente en la posibilidad de acceder, combinar y utilizar mejor el transporte público.

Tipo de aporte	Inversión M\$ aproximada	Lectura para el eje
Inversión directamente vinculada al transporte público e intermodalidad	999.512	Incluye accesibilidad e integración del transporte público, estudios de cobertura y soluciones de acceso al empleo y última milla.
Inversión en acceso, primer y último tramo	3.328.274	Incluye movilidad activa peatonal, veredas accesibles, cruces seguros, tiempos peatonales y red de ciclovías conectada a estaciones, paraderos y centralidades.
Inversión en operación, seguridad y calidad de entornos de intercambio	5.320.000	Incluye gestión de estacionamientos y flujos, coordinación de zonas críticas, control de obras, seguridad, monitoreo, iluminación, limpieza, arborización, confort térmico y calidad del espacio público.
Total inversión asociada al eje	9.647.786	Inversión potencialmente movilizable desde el Plan de Inversión del PLADECO para fortalecer la accesibilidad, integración y experiencia del transporte público.

Tabla X. Síntesis de inversión asociada al eje Transporte Público e Intermodalidad.

El eje Transporte Público e Intermodalidad busca que Las Condes avance desde una comuna con buena infraestructura y cobertura relativa hacia un sistema donde el **transporte público funcione como una alternativa más integrada, accesible y confiable**. Esto requiere mirar que la calidad del sistema depende también de cómo las personas llegan, esperan, se orientan, combinan modos y completan el último tramo de sus viajes.

La inversión asociada al eje muestra se requiere articular accesibilidad peatonal, ciclovías, puntos de transferencia, buses de acercamiento, estudios de cobertura, gestión de flujos, seguridad, información, coordinación institucional y calidad del espacio público. Por ello, la función del Plan de Movilidad será ordenar estos elementos bajo una lógica común de nodos y recorridos de acceso, priorizando aquellas intervenciones que permitan convertir estaciones, paraderos y puntos de intercambio en verdaderas puertas de acceso a las oportunidades de la comuna.

El objetivo final es que el transporte público no sea solo una oferta disponible, sino una alternativa efectivamente utilizable: cercana, segura, comprensible, cómoda, conectada con otros modos y bien integrada a los barrios y centralidades de Las Condes.

6.4. Gestión Vehicular y Seguridad Vial

El eje **Gestión Vehicular y Seguridad Vial** aborda la forma en que Las Condes organiza, opera y regula el uso cotidiano de sus calles. Su foco no está solamente en la circulación de automóviles, sino en la gestión integral del espacio vial: flujos vehiculares, estacionamientos, cruces, velocidades, obras, desvíos, fiscalización, seguridad vial, convivencia entre modos y continuidad operacional.

Este eje parte de una premisa central del Plan: muchos problemas de movilidad no se resuelven únicamente construyendo nueva infraestructura. La congestión, los conflictos en entornos escolares, la ocupación indebida del espacio público, los estacionamientos irregulares, la carga y descarga, los desvíos por obras, la circulación de bicicletas y scooters, y la seguridad de cruces e intersecciones requieren una combinación de diseño, operación, regulación, fiscalización, información y monitoreo.

La estrategia busca avanzar desde una gestión principalmente reactiva hacia una **gestión activa y territorialmente focalizada del espacio vial**. Esto significa identificar zonas críticas, reconocer horarios y tipos de demanda, anticipar conflictos, ordenar los usos de la calle y evaluar los resultados de las medidas implementadas. La gestión vehicular no se entiende, por tanto, como una política orientada exclusivamente a aumentar la fluidez del automóvil, sino como una herramienta para mejorar el funcionamiento general de la movilidad y reducir sus impactos sobre peatones, transporte público, barrios, comercio, logística y espacio público.

La seguridad vial cumple un rol transversal dentro de este eje. No aparece como una acción posterior a los proyectos ni como una materia limitada a campañas educativas o fiscalización. Debe incorporarse desde el diseño de calles, cruces, accesos, zonas de velocidad reducida, entornos escolares, áreas comerciales y puntos de interacción entre distintos modos. Una calle más segura es aquella donde las velocidades, los cruces, la visibilidad, la señalización, la iluminación, la regulación y el comportamiento de los usuarios son coherentes con la vulnerabilidad de quienes la utilizan.

El eje también reconoce que Las Condes presenta demandas muy distintas según el territorio y el horario. Los sectores de oficinas concentran flujos laborales; los establecimientos educacionales generan episodios breves pero intensos de entrada y salida; las áreas comerciales y gastronómicas producen demandas de estacionamiento, carga, descarga y servicios; los barrios residenciales pueden verse afectados por vehículos externos o estacionamientos de larga duración; y los grandes proyectos u obras pueden alterar temporalmente las condiciones habituales de circulación. Por ello, la respuesta no debe ser uniforme para toda la comuna, sino diferenciada según el tipo de vía, el entorno urbano, la actividad predominante y los usuarios afectados.

Las inversiones asociadas a este eje pueden entenderse en tres grandes tipos, sin transformarlas en categorías rígidas. En primer lugar, se encuentran las iniciativas orientadas a **gestionar la operación vial**, como estacionamientos, flujos, accesos, obras, desvíos y zonas críticas. En segundo lugar, aparecen las iniciativas destinadas a **mejorar la seguridad vial y la convivencia**, incluyendo ciudad calma, cruces seguros, accesibilidad universal, educación vial, infraestructura urbana segura y regulación de

la interacción entre modos. En tercer lugar, se incorporan iniciativas de **fiscalización, monitoreo y continuidad operacional**, que permiten ordenar el uso del espacio público, responder a externalidades, prevenir situaciones de riesgo y apoyar decisiones mediante información territorial.

El eje se alimenta de un conjunto de elementos contenidos en el **Plan de Inversión del PLADECO**, instrumento construido a partir de un proceso de planificación comunal y participación ciudadana activa. Estos elementos no constituyen una cartera nueva ni paralela del Plan de Movilidad, sino una base de acción ya reconocida por la planificación comunal, que permite dar soporte programático, territorial y presupuestario a la gestión vehicular y la seguridad vial.

6.4.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial

La tabla siguiente identifica los elementos del Plan de Inversión del PLADECO más directamente vinculados al eje **Gestión Vehicular y Seguridad Vial**, señalando su aporte dentro del eje y la inversión asociada según la planilla revisada.

Código	Elemento del Plan de Inversión del PLADECO	Aporte al eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial	Plazo inversión	Inversión M\$
OTIS20	Plan de gestión de estacionamientos y flujos vehiculares en zonas críticas	Permite ordenar estacionamientos, accesos y flujos vehiculares en sectores con alta demanda, priorizando habitabilidad barrial, seguridad y uso eficiente del espacio público.	Mediano-largo	300.000
OTIS21	Programa piloto de estacionamiento vecino	Busca descongestionar el espacio público y proteger la prioridad residencial mediante franjas, zonas y criterios de uso para residentes, especialmente personas mayores.	Corto	0
OTIS29	Plan maestro de gestión de flujos laborales y logística urbana	Aporta medidas para gestionar accesos laborales, carga y descarga, logística urbana y uso intensivo del espacio público en zonas de alta presión.	Corto	0
OTIS31	Plataforma operativa de coordinación de inversiones y gestión de zonas críticas	Consolida información sobre obras, permisos, flujos y requerimientos en zonas críticas, fortaleciendo la coordinación interdireccional y la gestión territorial.	Corto	0
GM IS25	Sistema de control de obras, desvíos e intervenciones en vía pública y espacio público	Permite gestionar obras, roturas, desvíos, ocupaciones temporales, señalización, plazos, responsables y comunicación a vecinos y usuarios.	Mediano	160.000
OTIS09	Plan de convivencia vial y regulación de la micromovilidad	Define estrategias para ordenar la convivencia entre peatones, bicicletas, scooters, vehículos de reparto y transporte motorizado.	Corto	0
OTIS11	Talleres de educación vial	Refuerza normas de convivencia entre peatones,	Corto	5.000

		ciclistas, usuarios de scooters, automovilistas y población flotante.		
OTIS16	Plan de ciudad calma	Implementa zonas de velocidad reducida y acciones para disminuir ruido, riesgo y conflicto entre modos, especialmente en entornos sensibles.	Mediano-largo	1.200.000
OTIS17	Proyecto de mejoramiento de bordes en ejes viales estructurantes	Reduce impactos urbanos en autopistas, accesos y ejes de alto flujo, mejorando bordes y áreas inmediatas a infraestructuras viales.	Mediano-largo	1.599.000
OTIS18	Plan comunal de veredas accesibles, cruces seguros y accesos universales (Las Condes 880)	Incorpora seguridad vial, continuidad peatonal y accesibilidad universal en cruces, veredas y accesos a equipamientos.	Mediano-largo	1.560.000
OTIS19	Plan al ritmo de los peatones	Ajusta cruces, semáforos y tiempos peatonales considerando edades, velocidades de caminata y distintas capacidades de movilidad.	Mediano	398.274
OTIS28	Plan de infraestructura urbana segura	Desarrolla estándares de urbanización e intervenciones orientadas a reducir riesgos en el espacio público, incluyendo soterramiento de cables y mejoras de infraestructura segura.	Mediano	150.000
GM IS21	Modelo integrado de gobernanza y derivación de fiscalización municipal	Ordena competencias, criterios de derivación, responsables y cierre de fiscalizaciones en materias como patentes, seguridad, ocupación del espacio público, obras y vía pública.	Corto	0
GM IS22	Plataforma y tablero de fiscalización municipal con ticket único, denuncias y reincidencias	Permite registrar denuncias, inspecciones, evidencias, plazos, reincidencias y cierres, fortaleciendo la trazabilidad de la fiscalización territorial.	Mediano	300.000
GM IS23	Programa de fiscalización territorial focalizada de actividades económicas y externalidades	Prioriza fiscalización de horarios, publicidad, estacionamientos irregulares, carga y descarga, ocupaciones del espacio público y actividades con impactos urbanos.	Corto-mediano	180.000
GM IS24	Programa de despeje y resguardo de rutas peatonales y espacios públicos	Mantiene veredas, rutas accesibles y espacios públicos libres de obstáculos, estacionamientos indebidos, obras, acopios y usos que afecten la circulación.	Mediano	260.000
GM IS27	Programa de fiscalización, vigilancia y seguridad preventiva en espacios públicos y entorno urbano	Refuerza operativos territoriales, vigilancia preventiva, intervención de puntos críticos y regulación de circulación de bicicletas y scooters.	Corto-mediano	360.000

DEP IS02	Piloto de ordenamiento económico-operativo en ejes y nodos comerciales críticos	Ordena operaciones en zonas comerciales críticas, incluyendo estacionamientos de corta duración, carga y descarga, señalización, accesos y coordinación horaria.	Mediano	220.000
DS I32	Proyecto de seguridad en espacios públicos y entorno urbano	Identifica puntos críticos, focaliza vigilancia preventiva y gestiona mejoras de iluminación, visibilidad, mantención y ordenamiento del espacio público.	Mediano	1.400.000
DS I33	Sistema integrado de monitoreo y gestión de seguridad	Integra cámaras, registros de incidentes, tableros operativos, análisis de puntos críticos y protocolos de coordinación para prevención y respuesta.	Mediano-largo	2.330.000
MDS MA05	Plan de regulación lumínica y de publicidad en el espacio público	Mejora visibilidad, legibilidad, seguridad nocturna y calidad visual del espacio público, reduciendo conflictos y contaminación visual.	Mediano	90.000
MDS MA06	Programa de limpieza y orden del espacio público: cables en desuso, veredas y fiscalización de iniciativas	Contribuye al orden, mantención y seguridad de veredas, espacios públicos y elementos urbanos que inciden en la circulación.	Corto	80.000
MDS MA08	Programa de movilidad sostenible y reducción de contaminación acústica	Apoya la reducción de ruido y externalidades asociadas al transporte y a actividades urbanas, especialmente en zonas de alta intensidad.	Mediano	130.000
MDS MA12	Plan de emergencia comunal ante desastres naturales con protocolo para colegios, universidades y comunidad	Incorpora protocolos, simulacros, rutas de evacuación y puntos de encuentro que inciden en la continuidad operacional y la seguridad de desplazamientos.	Mediano	0
MDS MA29	Plan de acción ante remociones en masa, activación de quebradas e inundaciones, delimitación de caminos y soluciones basadas en naturaleza	Aporta criterios para caminos de evacuación, respuesta ante interrupciones y reducción de vulnerabilidad en sectores expuestos.	Mediano	200.000
OTIS34	Tableros comunales de gestión	Consolida indicadores de servicios, proyectos de inversión y mantenciones mediante mapas de gestión útiles para priorizar intervenciones.	Mediano	0
OTIS36	Tablero dinámico de gestión de riesgos (CMU)	Permite visualizar preventivamente riesgos territoriales y alimentar decisiones de movilidad, desvíos, emergencia y continuidad operacional.	Mediano	80.000

Tabla X. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial.

6.4.2. Inversión asociada al eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial

La inversión total asociada a los elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje **Gestión Vehicular y Seguridad Vial** alcanza aproximadamente **M\$ 11.002.274**. Este monto debe interpretarse como **inversión vinculada al eje**, no como un presupuesto exclusivo para gestión vehicular o seguridad vial. Varias iniciativas tienen alcance comunal o cumplen funciones compartidas con otros ejes —por ejemplo, veredas accesibles, seguridad del espacio público, fiscalización, monitoreo, gestión de obras o reducción de contaminación acústica—, pero se consideran relevantes porque inciden directamente en la operación del sistema vial, la reducción de conflictos y la seguridad de quienes se desplazan por la comuna.

Tipo de aporte	Inversión M\$ aproximada	Lectura para el eje
Gestión operacional de flujos, estacionamientos y obras	460.000	Incluye gestión de estacionamientos, flujos, logística urbana, obras, desvíos, intervenciones en vía pública y coordinación de zonas críticas.
Seguridad vial, ciudad calma, convivencia e infraestructura segura	5.132.274	Incluye ciudad calma, cruces seguros, accesibilidad universal, tiempos peatonales, bordes de ejes viales, educación vial, convivencia entre modos e infraestructura urbana segura.
Fiscalización, monitoreo, seguridad preventiva y continuidad operacional	5.410.000	Incluye gobernanza de fiscalización, tableros, vigilancia preventiva, seguridad en espacios públicos, monitoreo, iluminación, limpieza, gestión de riesgos y respuesta ante interrupciones.
Total inversión asociada al eje	11.002.274	Inversión potencialmente movilizable desde el Plan de Inversión del PLADECO para fortalecer la operación, seguridad y gestión del espacio vial comunal.

Tabla X. Síntesis de inversión asociada al eje Gestión Vehicular y Seguridad Vial.

El eje **Gestión Vehicular y Seguridad Vial** busca que Las Condes avance desde una gestión principalmente reactiva de la circulación hacia una gestión más anticipatoria, territorial y basada en evidencia. La comuna necesita seguir asegurando conectividad y funcionamiento vial, pero reduciendo al mismo tiempo los conflictos que afectan a peatones, ciclistas, transporte público, residentes, actividades económicas y servicios urbanos.

La inversión asociada al eje muestra que la gestión vehicular no depende de una sola obra. Requiere coordinar regulación, fiscalización, estacionamientos, flujos, obras, desvíos, control territorial, educación vial, monitoreo, seguridad preventiva y diseño urbano seguro. También exige reconocer que la seguridad vial no se resuelve únicamente con señalización o campañas, sino con calles, cruces y entornos diseñados y operados para disminuir riesgos.

La función del Plan de Movilidad será ordenar estos elementos bajo una lógica común de gestión activa del espacio vial, priorizando zonas críticas, entornos sensibles, corredores de alta demanda, barrios afectados por externalidades y puntos donde la convivencia entre modos requiere mayor claridad. El objetivo final es construir una red vial más segura, eficiente y adaptable, capaz de sostener el funcionamiento cotidiano de la comuna sin sacrificar bienestar, accesibilidad ni calidad urbana.

6.5. Movilidad Sostenible y Micromovilidad

El eje **Movilidad Sostenible y Micromovilidad** aborda el desarrollo de alternativas de desplazamiento de bajo impacto, especialmente bicicleta, scooter y otros modos livianos, integrados con la caminata, el transporte público y la vida cotidiana de la comuna. Su foco no está solamente en sumar ciclovías o regular scooters, sino en construir un sistema de movilidad activa y compartida que sea continuo, seguro, bien gestionado y compatible con la prioridad peatonal.

Este eje parte de una idea central: para que la movilidad sostenible sea una alternativa real, no basta con que existan vehículos o tramos de infraestructura disponibles. Las personas deben poder desplazarse en condiciones seguras, comprender dónde pueden circular, contar con rutas continuas, disponer de lugares adecuados para estacionar, combinar sus viajes con transporte público y convivir con otros usuarios del espacio vial. La micromovilidad requiere, por tanto, infraestructura, regulación, educación, fiscalización, datos y coordinación con operadores privados.

En Las Condes, este desafío es especialmente relevante porque la comuna combina centralidades laborales, barrios residenciales, equipamientos, comercio, estaciones de Metro, parques y destinos de escala metropolitana. Muchos viajes internos o de acceso a transporte público podrían realizarse mediante modos activos o livianos, siempre que existan condiciones adecuadas de red, seguridad y continuidad. La movilidad sostenible no debe ser entendida como una política aislada para usuarios específicos, sino como una forma de ampliar alternativas reales de desplazamiento, reducir presión sobre el automóvil, mejorar el acceso a destinos cotidianos y disminuir externalidades ambientales y urbanas.

El eje también debe reconocer una condición clave: la incorporación de bicicletas, scooters y otros modos livianos no puede producirse a costa de la caminata ni aumentar los conflictos en veredas, cruces o espacios de espera. La prioridad peatonal sigue siendo el criterio principal de convivencia. Por ello, la estrategia debe ordenar la circulación y el estacionamiento de estos modos, definir estándares claros de uso del espacio vial, coordinarse con empresas proveedoras de servicios compartidos y reforzar la educación vial para usuarios, residentes y población flotante.

Las inversiones asociadas a este eje pueden entenderse en tres grandes tipos, sin convertirlas en categorías rígidas. En primer lugar, están las iniciativas orientadas a construir una **red de movilidad activa y micromovilidad**, mediante ciclovías, conexiones, movilidad peatonal activa, integración con transporte público y soluciones de última milla. En segundo lugar, se encuentran las acciones de **convivencia, regulación y seguridad**, necesarias para ordenar la relación entre peatones, bicicletas, scooters, vehículos motorizados y vehículos de reparto. En tercer lugar, aparecen las iniciativas de **sostenibilidad y confort urbano**, que mejoran las condiciones ambientales del desplazamiento mediante reducción de ruido, arborización, sombra, diseño urbano y mitigación de islas de calor.

El eje se alimenta de un conjunto de elementos contenidos en el **Plan de Inversión del PLADECO**, instrumento construido a partir de un proceso de planificación comunal y participación ciudadana activa. Estos elementos no constituyen una cartera nueva ni paralela del Plan de Movilidad, sino una base de acción ya reconocida por la

planificación comunal, que permite dar soporte programático, territorial y presupuestario a la estrategia de movilidad sostenible y micromovilidad.

6.5.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad

La tabla siguiente identifica los elementos del Plan de Inversión del PLADECO más directamente vinculados al eje **Movilidad Sostenible y Micromovilidad**, señalando su aporte dentro del eje y la inversión asociada según la planilla revisada.

Código	Elemento del Plan de Inversión del PLADECO	Aporte al eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad	Plazo inversión	Inversión M\$
OTIS09	Plan de convivencia vial y regulación de la micromovilidad	Define estrategias para ordenar la convivencia entre scooters, bicicletas, vehículos de reparto, peatones y transporte motorizado, resguardando la seguridad y la prioridad peatonal.	Corto	0
OTIS10	Plan uso responsable de scooters	Permite coordinar con empresas proveedoras la definición de espacios de uso, velocidades, zonas de estacionamiento, fiscalización y criterios comunes con comunas vecinas.	Corto	0
OTIS11	Talleres de educación vial	Refuerza normas de convivencia entre peatones, ciclistas, usuarios de scooters, automovilistas y población flotante.	Corto	5.000
OTIS12	Plan comunal de red de ciclovías	Amplía y conecta la red de ciclovías, asegurando continuidad y articulación con centralidades, barrios, servicios y comunas vecinas.	Mediano	220.000
OTIS13	Plan comunal de movilidad activa peatonal	Fortalece recorridos de movilidad activa, asegurando continuidad, seguridad y conexión con centralidades, barrios, servicios y transporte público.	Mediano-largo	1.150.000
OTIS14	Plan de accesibilidad e integración del transporte público	Integra bicicleta, micromovilidad y caminata con estaciones, paraderos y puntos de intercambio, fortaleciendo el primer y último tramo del viaje.	Mediano-largo	920.000
OTIS16	Plan de ciudad calma	Reduce velocidades y mejora las condiciones de convivencia vial en entornos sensibles, barrios y calles donde interactúan peatones, bicicletas, scooters y vehículos motorizados.	Mediano-largo	1.200.000
OTIS30	Programa de movilidad de acceso al empleo y última milla	Incorpora soluciones de última milla, puntos de transferencia, gestión horaria y alternativas de acceso a polos laborales y centralidades.	Corto-mediano	70.000

GM IS27	Programa de fiscalización, vigilancia y seguridad preventiva en espacios públicos y entorno urbano	Apoya la regulación y control de circulación de bicicletas y scooters, junto con la vigilancia preventiva en zonas críticas y espacios públicos de alta interacción modal.	Corto-mediano	360.000
DS I32	Proyecto de seguridad en espacios públicos y entorno urbano	Refuerza la seguridad y percepción de seguridad en recorridos, cruces, plazas, parques, zonas de intercambio y espacios donde interactúan distintos modos.	Mediano	1.400.000
DS I33	Sistema integrado de monitoreo y gestión de seguridad	Permite identificar puntos críticos, monitorear incidentes, analizar patrones de uso y coordinar respuestas en espacios públicos y redes de movilidad activa.	Mediano-largo	2.330.000
MDS MA08	Programa de movilidad sostenible y reducción de contaminación acústica: transporte limpio, ruidos molestos y extractores	Vincula movilidad limpia, reducción de ruido y control de externalidades ambientales asociadas al transporte y a actividades urbanas.	Mediano	130.000
MDS MA23	Política integral de arborización urbana	Aporta sombra, confort térmico, continuidad verde y mejores condiciones ambientales para recorridos de movilidad activa.	Corto	0
MDS MA25	Proyecto de mejoramiento del diseño y calidad del espacio público: peatonalización, toldos, vegetación, mobiliario y acceso a zonas naturales	Mejora la calidad urbana de recorridos y espacios asociados a movilidad activa, incorporando vegetación, mobiliario, confort y mejores condiciones de permanencia.	Mediano	660.000
MDS MA27	Plan de combate a islas de calor urbano: pintado de pavimentos, arborización y diseño urbano bioclimático	Reduce la exposición al calor y mejora el confort climático de recorridos ciclistas, peatonales y de micromovilidad.	Mediano	300.000

Tabla X. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad.

6.5.2. Inversión asociada al eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad

La inversión total asociada a los elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje **Movilidad Sostenible y Micromovilidad** alcanza aproximadamente **M\$8.745.000**. Este monto debe entenderse como **inversión vinculada al eje**, no como un presupuesto exclusivo para ciclovías, scooters o micromovilidad. Varias iniciativas tienen alcance comunal o cumplen funciones compartidas con otros ejes —por ejemplo, movilidad activa peatonal, transporte público, ciudad calma, seguridad, arborización o calidad del espacio público—, pero se consideran relevantes porque contribuyen directamente a consolidar alternativas de movilidad más sostenibles, seguras y de bajo impacto.

Tipo de aporte	Inversión M\$ aproximada	Lectura para el eje
Red de movilidad activa, integración modal y última milla	2.360.000	Incluye red de ciclovías, movilidad activa peatonal, integración con transporte público y soluciones de última milla asociadas a empleo, estaciones y centralidades.

Regulación, convivencia, seguridad vial y monitoreo	5.295.000	Incluye regulación de micromovilidad, uso responsable de scooters, educación vial, ciudad calma, fiscalización, seguridad en espacios públicos y monitoreo integrado.
Sostenibilidad ambiental y confort urbano del recorrido	1.090.000	Incluye movilidad sostenible, reducción de contaminación acústica, arborización, diseño urbano, vegetación, mobiliario y mitigación de islas de calor.
Total inversión asociada al eje	8.745.000	Inversión potencialmente movilizable desde el Plan de Inversión del PLADECO para fortalecer la movilidad sostenible, la micromovilidad y las alternativas de bajo impacto.

Tabla X. Síntesis de inversión asociada al eje Movilidad Sostenible y Micromovilidad.

El eje **Movilidad Sostenible y Micromovilidad** busca que Las Condes avance desde una oferta fragmentada de infraestructura y servicios hacia un ecosistema de movilidad activa y compartida más continuo, seguro, regulado e integrado. La bicicleta, los scooters y otros modos livianos pueden cumplir un rol importante en viajes cortos, conexiones de último tramo y acceso a transporte público, pero solo si se insertan en una red bien diseñada y gestionada.

La inversión asociada al eje muestra que la movilidad sostenible no depende de una sola obra. Requiere ciclovías continuas, reglas claras, educación vial, fiscalización, integración con transporte público, soluciones de última milla, gestión con operadores privados, monitoreo de puntos críticos y condiciones ambientales adecuadas para desplazarse con comodidad y seguridad.

La función del Plan de Movilidad será ordenar estos elementos bajo una lógica común de red y convivencia. Esto significa priorizar conexiones que completen recorridos, resolver conflictos con peatones y transporte público, definir criterios de estacionamiento y circulación para scooters, mejorar la seguridad de cruces e intersecciones, y vincular la movilidad activa con una mejor experiencia urbana.

El objetivo final es que la movilidad sostenible y la micromovilidad no sean alternativas marginales ni desordenadas, sino componentes integrados del sistema de movilidad comunal: útiles para acceder a oportunidades, seguros para convivir con otros modos, sostenibles en sus impactos y coherentes con una ciudad más saludable, conectada y habitable.

6.6. Logística Urbana y Distribución

El eje **Logística Urbana y Distribución** aborda los desplazamientos, operaciones y usos del espacio público asociados al abastecimiento, la carga y descarga, los servicios urbanos, la gestión de residuos, el reparto de última milla, la operación comercial y el funcionamiento cotidiano de las actividades económicas de la comuna.

Su foco no está únicamente en los camiones o vehículos de reparto. La logística urbana incluye un conjunto más amplio de operaciones que permiten que Las Condes funcione todos los días: llegada de insumos a locales comerciales, abastecimiento de oficinas y equipamientos, distribución de productos, operación de servicios, recolección de residuos, reciclaje, carga y descarga, estacionamientos de corta duración, vehículos de aplicación, delivery, mantenciones, obras menores y ocupaciones temporales del espacio público.

Este eje parte de una premisa central: **la logística urbana es necesaria para el funcionamiento económico y cotidiano de la comuna, pero debe ser gestionada para reducir sus impactos sobre la movilidad de las personas, la seguridad vial, la caminabilidad, el espacio público y la calidad de vida barrial.**

En Las Condes, este desafío adquiere especial importancia por la coexistencia de centralidades metropolitanas, barrios residenciales, ejes comerciales, polos de oficinas, servicios de salud, educación, gastronomía, comercio de proximidad, grandes equipamientos y espacios públicos de alta intensidad. Muchas de estas actividades requieren abastecimiento, entregas, retiro de residuos o servicios de apoyo, pero no todas operan en los mismos horarios, con los mismos vehículos ni bajo las mismas condiciones de impacto urbano.

Por ello, la estrategia del Plan no busca restringir la logística como si fuera una actividad externa a la ciudad, sino **ordenarla como parte del sistema de movilidad**. Esto implica reconocer dónde se producen las principales fricciones, qué actividades generan mayor presión sobre calles y veredas, qué horarios concentran conflictos, qué espacios pueden destinarse a carga y descarga, cómo se coordinan permisos y fiscalización, y qué información necesita el municipio para anticipar y gestionar mejor estas operaciones.

A diferencia de otros ejes, la logística urbana no depende principalmente de grandes obras de infraestructura. Su implementación requiere sobre todo instrumentos de gestión, regulación, coordinación operativa, fiscalización focalizada, información territorial y acuerdos con actores privados. En algunos casos, podrá requerir intervenciones físicas puntuales —zonas de carga y descarga, señalización, bahías, puntos de transferencia, ordenamiento de estacionamientos o mejoras en nodos comerciales—, pero su valor estratégico está en articular esas medidas dentro de una política comunal coherente.

Las inversiones asociadas a este eje pueden entenderse en tres tipos de aporte, sin convertirlos en categorías rígidas. Primero, iniciativas orientadas a **ordenar las operaciones económicas y comerciales**, anticipando impactos de carga y descarga, horarios, ruido, accesos y uso del espacio público. Segundo, instrumentos de **gestión, fiscalización y coordinación territorial**, necesarios para operar zonas críticas,

responder a denuncias, controlar ocupaciones indebidas y gestionar obras o desvíos. Tercero, iniciativas vinculadas a **servicios urbanos y residuos**, que también forman parte de la logística cotidiana de la comuna y requieren recorridos, calendarios, puntos de acopio, comunicación y coordinación con la comunidad.

El eje se alimenta de un conjunto de elementos contenidos en el **Plan de Inversión del PLADECO**, instrumento construido a partir de un proceso de planificación comunal y participación ciudadana activa. Estos elementos no constituyen una cartera nueva ni paralela del Plan de Movilidad, sino una base de acción ya reconocida por la planificación comunal, que permite dar soporte programático, territorial y presupuestario a la estrategia de logística urbana y distribución.

6.6.1. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO vinculados al eje Logística Urbana y Distribución

La tabla siguiente identifica los elementos del Plan de Inversión del PLADECO más directamente vinculados al eje **Logística Urbana y Distribución**, señalando su aporte dentro del eje y la inversión asociada según la planilla revisada.

Código	Elemento del Plan de Inversión del PLADECO	Aporte al eje Logística Urbana y Distribución	Plazo inversión	Inversión M\$
OTIS29	Plan maestro de gestión de flujos laborales y logística urbana	Constituye la base principal del eje, al proponer una actualización de la gestión de flujos laborales, logística urbana, carga y descarga y uso intensivo del espacio público.	Corto	0
DEP IS02	Piloto de ordenamiento económico-operativo en ejes y nodos comerciales críticos	Permite implementar pilotos de carga y descarga, señalización, estacionamientos de corta duración, accesos comerciales y coordinación horaria en nodos priorizados.	Mediano	220.000
DEP IS01	Protocolo de compatibilidad comercial y manejo temprano de externalidades	Aporta criterios preventivos para anticipar impactos de operación, accesibilidad, carga y descarga, horarios, ruido y uso del espacio público asociados a actividades económicas.	Corto	0
DEP IS04	Plan de orientación y trazabilidad del otorgamiento de patentes comerciales	Permite vincular formalización, patentes y seguimiento de actividades económicas con criterios de operación urbana y uso del espacio público.	Corto	120.000
OTIS20	Plan de gestión de estacionamientos y flujos vehiculares en zonas críticas	Ordena estacionamientos, flujos y accesos en sectores con alta demanda vehicular, equipamientos metropolitanos, eventos y zonas de alta presión operacional.	Mediano-largo	300.000
OTIS31	Plataforma operativa de coordinación de inversiones y gestión de zonas críticas	Apoya la coordinación de obras, permisos, flujos, requerimientos y situaciones críticas en ejes metropolitanos, centralidades y áreas de alta intensidad.	Corto	0
OTIS32	Plan de seguimiento económico-fiscal y	Permite integrar indicadores de oficinas, empleo, patentes, ingresos y actividad económica	Corto	0

	tecnológico del sistema comunal	para anticipar efectos sobre movilidad, logística y operación urbana.		
OTIS34	Tableros comunales de gestión	Consolida indicadores, proyectos de inversión y mantenciones mediante mapas de gestión útiles para priorizar intervenciones operacionales.	Mediano	0
GM IS21	Modelo integrado de gobernanza y derivación de fiscalización municipal	Ordena competencias, derivaciones y criterios de fiscalización en materias como patentes, ocupación de espacio público, obras, vía pública y publicidad.	Corto	0
GM IS22	Plataforma y tablero de fiscalización municipal con ticket único, denuncias y reincidencias	Fortalece la trazabilidad de denuncias, inspecciones, reincidencias y cierres vinculados a externalidades, ocupaciones o conflictos de operación urbana.	Mediano	300.000
GM IS23	Programa de fiscalización territorial focalizada de actividades económicas y externalidades	Prioriza fiscalización de patentes, horarios, publicidad no autorizada, estacionamientos irregulares, carga y descarga, ocupación del espacio público y actividades con impactos urbanos.	Corto-mediano	180.000
GM IS24	Programa de despeje y resguardo de rutas peatonales y espacios públicos	Permite evitar que acopios, terrazas, comercio, estacionamientos indebidos, obras o actividades de reparto afecten veredas, rutas accesibles y espacios peatonales.	Mediano	260.000
GM IS25	Sistema de control de obras, desvíos e intervenciones en vía pública y espacio público	Asegura control de obras, roturas, desvíos, ocupaciones temporales, señalización, reposición del espacio público y comunicación a vecinos y usuarios.	Mediano	160.000
MDS MA06	Programa de limpieza y orden del espacio público: cables en desuso, veredas y fiscalización de iniciativas	Contribuye al orden y mantención del espacio público, reduciendo obstáculos y condiciones que interfieren con circulación, carga, descarga y recorridos peatonales.	Corto	80.000
MDS MA08	Programa de movilidad sostenible y reducción de contaminación acústica	Permite abordar externalidades ambientales asociadas al transporte, actividades comerciales, ruidos molestos y operación urbana.	Mediano	130.000
MDS MA13	Modelo de reciclaje municipal: más puntos de acopio, colectores diferenciados y alianzas con recicladores de base	Amplía la red de puntos de acopio y colectores diferenciados, incorporando la dimensión territorial de los recorridos de recolección y valorización.	Mediano	260.000
MDS MA14	Programa de ampliación y mejora de la gestión de residuos orgánicos: recolección domiciliar, compostaje y alianzas con pymes locales	Incorpora la recolección domiciliar de orgánicos y su articulación con compostaje, pymes locales y gestión sustentable de residuos.	Corto	260.000

MDS MA15	Programa de reciclaje diferenciado para edificios y condominios con educación ambiental	Permite gestionar residuos en edificios y condominios, con implicancias sobre puntos de retiro, horarios, almacenamiento y coordinación comunitaria.	Mediano	130.000
MDS MA16	Programa de retiro domiciliario de residuos y reciclaje para adultos mayores y personas con movilidad reducida	Reconoce la dimensión social de la logística urbana, incorporando servicios de retiro domiciliario para personas con mayores barreras de movilidad.	Mediano	0
MDS MA17	Programa de ferias de reciclaje y habilitar canales para emprendedores con soluciones circulares	Organiza puntos temporales de entrega, circulación de materiales, coordinación de ferias y canales asociados a economía circular.	Mediano	100.000
MDS MA18	Programa de gestión de residuos especiales: aceite de cocina, cables en desuso y otros residuos no domiciliarios tradicionales	Permite gestionar residuos especiales que requieren circuitos, puntos de recepción y disposición diferenciada.	Mediano	0
MDS MA19	Programa de comunicación y transparencia del ciclo de reciclaje municipal	Informa a la comunidad sobre el ciclo completo de los residuos reciclables, desde recolección hasta valorización final, fortaleciendo confianza y participación.	Mediano	85.000
MDS MA22	Plataforma de comunicación ambiental municipal: app, boletín online y sistema de difusión segmentada	Permite informar calendarios de recolección, alertas ambientales y resultados de iniciativas municipales, mejorando la coordinación entre municipio y comunidad.	Mediano	160.000

Tabla X. Elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje Logística Urbana y Distribución.

6.6.2. Inversión asociada al eje Logística Urbana y Distribución

La inversión total asociada a los elementos del Plan de Inversión del PLADECO que alimentan el eje **Logística Urbana y Distribución** alcanza aproximadamente **M\$ 2.745.000**. Este monto debe entenderse como **inversión vinculada al eje**, no como un presupuesto exclusivo para logística urbana. Varias iniciativas tienen alcance comunal o cumplen funciones compartidas con otros ejes —por ejemplo, fiscalización, gestión de estacionamientos, limpieza, monitoreo, reciclaje, obras o comunicación ambiental—, pero se consideran relevantes porque inciden directamente en la operación cotidiana de abastecimiento, distribución, servicios, residuos y uso intensivo del espacio público.

Tipo de aporte	Inversión M\$ aproximada	Lectura para el eje
Ordenamiento económico-operativo y logística urbana	640.000	Incluye gestión de flujos laborales y logística urbana, pilotos de carga y descarga, compatibilidad comercial, patentes, estacionamientos y flujos en zonas críticas.
Gestión, fiscalización y coordinación territorial	900.000	Incluye gobernanza de fiscalización, tableros, denuncias, reincidencias, despeje de rutas peatonales, control de obras, desvíos e intervenciones en vía pública.

Servicios urbanos, residuos y economía circular	1.205.000	Incluye reciclaje municipal, residuos orgánicos, reciclaje en edificios, retiro domiciliario para personas con movilidad reducida, residuos especiales, ferias de reciclaje y comunicación ambiental.
Total inversión asociada al eje	2.745.000	Inversión potencialmente movilizable desde el Plan de Inversión del PLADECO para ordenar la logística urbana, la distribución y los servicios urbanos cotidianos.

Tabla X. Síntesis de inversión asociada al eje Logística Urbana y Distribución.

El eje **Logística Urbana y Distribución** busca que Las Condes avance desde una gestión dispersa de operaciones urbanas hacia una estrategia más ordenada, preventiva y coordinada. La logística no es un problema secundario: permite que funcionen el comercio, los servicios, los edificios, los equipamientos, la recolección de residuos, el reciclaje y la actividad económica cotidiana. Sin embargo, cuando no está bien gestionada, puede generar conflictos con peatones, transporte público, estacionamientos, barrios residenciales, espacios públicos y seguridad vial.

La inversión asociada al eje muestra que la logística urbana se aborda principalmente mediante instrumentos de gestión, fiscalización, coordinación y servicios urbanos, más que mediante grandes obras. Esto es coherente con la naturaleza del problema: ordenar la carga y descarga, los horarios, los accesos, los permisos, la ocupación del espacio público, los residuos y las externalidades requiere reglas claras, información, monitoreo, coordinación interdireccional y diálogo con actores privados.

También aparece una constatación relevante para el Plan: el **Plan de Inversión del PLADECO** contiene elementos importantes para abordar la logística urbana, pero todavía no configura una cartera robusta y especializada en esta materia. Por ello, el Plan de Movilidad deberá completar esta dimensión con instrumentos específicos, como catastro de zonas de carga y descarga, criterios de gestión horaria, pilotos de última milla, acuerdos con operadores y comercios, lineamientos para microhubs o puntos de transferencia, protocolos para delivery y mecanismos de seguimiento de impactos.

La función del Plan de Movilidad será ordenar estos elementos bajo una lógica común de logística urbana sustentable: asegurar que el abastecimiento, la distribución y los servicios funcionen de manera eficiente, pero reduciendo sus impactos sobre la vida barrial, la caminabilidad, la seguridad vial y la calidad del espacio público.

El objetivo final es que la logística deje de ser una operación invisible o reactiva y se transforme en una dimensión planificada de la movilidad comunal: compatible con la actividad económica, coordinada con la gestión del espacio público, sensible a los barrios y alineada con una comuna más ordenada, sostenible y habitable.

PARTE III. DE LA ESTRATEGIA A LA ACCIÓN

La Parte III transforma la estrategia del Plan de Movilidad en una hoja de ruta de implementación. Si la Parte I permitió comprender las condiciones territoriales y de movilidad de Las Condes, y la Parte II definió la visión, los objetivos y los seis ejes estratégicos, esta tercera parte establece cómo esas definiciones se traducen en acciones concretas, prioridades, plazos, responsabilidades y mecanismos de seguimiento.

Su propósito es entregar certezas sobre la viabilidad de la estrategia. Para ello, organiza las iniciativas vinculadas a cada eje, identifica qué inversiones ya se encuentran reconocidas en instrumentos comunales como el **Plan de Inversión del PLADECO** y el **PIIMEP**, distingue horizontes de corto, mediano y largo plazo, y define criterios para ordenar la implementación según impacto, urgencia, factibilidad, dependencia institucional y contribución a los objetivos del Plan.

La implementación del Plan deberá mantener coherencia con los principios definidos en la estrategia: personas y bienestar, seguridad y convivencia, integración, sostenibilidad y calidad urbana, evidencia y aprendizaje. Esto significa que las acciones no serán evaluadas solo por su ejecución física o presupuestaria, sino también por su capacidad para mejorar la experiencia cotidiana de movilidad, ampliar alternativas reales de desplazamiento, reducir barreras, ordenar el uso del espacio vial, fortalecer el transporte público, mejorar la caminabilidad y aumentar la capacidad de gestión municipal.

La hoja de ruta se organizará en tres horizontes. El **corto plazo** considera acciones de gestión, coordinación, estudios, pilotos, fiscalización, ajustes operacionales e intervenciones de rápida implementación. El **mediano plazo** incorpora proyectos que requieren diseño, programación presupuestaria, coordinación interdireccional, participación o procesos de aprobación. El **largo plazo** considera transformaciones estructurales, inversiones mayores, cambios urbanos complejos o iniciativas dependientes de proyectos metropolitanos y sectoriales.

De esta forma, la Parte III permite conectar la estrategia con la acción municipal concreta. Su objetivo es asegurar que el Plan de Movilidad no quede formulado solo como una visión deseable, sino como un instrumento capaz de orientar decisiones, ordenar inversiones, coordinar actores y evaluar avances en el tiempo.

7. De los ejes a la cartera de acción

La estrategia definida en la Parte II se materializa a través de una **cartera de acción** compuesta por proyectos, programas, estudios, medidas de gestión, instrumentos de regulación, acciones de fiscalización, pilotos, mecanismos de coordinación y sistemas de información. Esta cartera permite transformar los seis ejes estratégicos del Plan en una hoja de ruta concreta para orientar la acción municipal.

La cartera no parte desde cero. Se construye a partir de iniciativas ya reconocidas por la planificación comunal, especialmente el **Plan de Inversión del PLADECO**, elaborado mediante un proceso de planificación municipal y participación ciudadana activa, y el **PIIMEP**, que contiene una base relevante de proyectos de movilidad, espacio público, infraestructura verde y conectividad. A estos instrumentos se suman los antecedentes del Consejo Asesor de Movilidad, los diagnósticos comunales y sectoriales, y las brechas identificadas en la primera parte del Plan.

El valor del Plan de Movilidad está en **ordenar esas iniciativas bajo una lógica común de movilidad**, evitando que cada proyecto sea entendido de manera aislada. Una misma acción puede contribuir a más de un eje; por ejemplo, una mejora en el entorno de una estación puede fortalecer la caminabilidad, la intermodalidad, la seguridad vial y la calidad del espacio público. Del mismo modo, una medida de gestión de estacionamientos puede aportar a la operación vehicular, la logística urbana, la seguridad peatonal y el funcionamiento de áreas comerciales.

Por ello, la cartera de acción no debe leerse como una lista cerrada de obras. Su función es establecer una relación clara entre los desafíos identificados, los objetivos estratégicos, los ejes del Plan y las iniciativas que permitirán avanzar en su implementación.

7.1. Una cartera compuesta por distintos tipos de actuación

No todos los desafíos de movilidad requieren el mismo tipo de respuesta. Algunos problemas necesitan obras físicas; otros se resuelven mejor mediante gestión operacional, regulación, fiscalización, información, coordinación institucional o pilotos de prueba. El Plan reconoce esta diversidad para evitar que toda necesidad de movilidad se traduzca automáticamente en una nueva infraestructura.

La cartera de acción del Plan podrá incluir los siguientes tipos de actuación:

Tipo de actuación	Qué permite abordar
Proyectos de infraestructura y espacio público	Mejoras físicas en corredores, veredas, cruces, ciclovías, estaciones, paraderos, áreas verdes, espacios públicos y nodos de intercambio.
Programas comunales	Acciones sostenidas en el tiempo, como veredas accesibles, ciudad calma, movilidad escolar, arborización, seguridad del espacio público o limpieza y orden urbano.
Medidas de gestión operacional	Ajustes de circulación, tiempos semafóricos, estacionamientos, carga y descarga, desvíos, obras, horarios, accesos y zonas críticas.
Instrumentos normativos y regulatorios	Ordenanzas, protocolos, criterios de diseño, regulación de micromovilidad, estacionamientos, logística, publicidad, iluminación u ocupación del espacio público.
Fiscalización y control territorial	Acciones para asegurar cumplimiento de normas, despeje de rutas peatonales, control de ocupaciones, estacionamientos irregulares, carga y descarga, obras y externalidades.

Estudios, catastros y diagnósticos específicos	Levantamientos para precisar brechas, definir prioridades, evaluar factibilidad, identificar puntos críticos o preparar futuras inversiones.
Pilotos y proyectos demostrativos	Intervenciones acotadas que permiten probar soluciones antes de escalarlas, medir resultados y ajustar diseños o criterios de gestión.
Sistemas de información y monitoreo	Plataformas, tableros, sensores, registros e indicadores para apoyar decisiones, seguimiento, coordinación y evaluación.
Coordinación institucional y público-privada	Acuerdos con instituciones sectoriales, municipios vecinos, operadores, empresas, comunidades escolares, comercios, edificios y actores privados.

Tabla X. Tipos de actuación considerados en la cartera de acción del Plan.

Esta diversidad de instrumentos es especialmente importante para Las Condes. La comuna cuenta con una base relevante de infraestructura y proyectos, pero muchas de sus brechas futuras dependerán de la capacidad de **integrar, operar, coordinar y gestionar mejor** las redes existentes y las nuevas inversiones.

7.2. Relación entre ejes estratégicos y cartera de acción

Cada eje estratégico organiza un conjunto de actuaciones prioritarias. Sin embargo, la cartera debe mantener una mirada integrada, ya que los ejes no funcionan como compartimentos independientes. La acción municipal deberá reconocer qué iniciativas son propias de un eje, cuáles son compartidas y cuáles operan como soportes transversales.

Eje estratégico	Tipo de actuaciones que organiza
6.1. Corredor Apoquindo-Las Condes	Transformación de corredor, integración urbana, espacio público, operación, accesibilidad, gestión de flujos, seguridad, logística y soporte ambiental.
6.2. Ciudad para Caminar	Veredas accesibles, cruces seguros, rutas peatonales, accesibilidad universal, ciudad 8-80, confort ambiental, seguridad, mantención y espacios públicos caminables.
6.3. Transporte Público e Intermodalidad	Accesos a estaciones y paraderos, integración modal, última milla, cobertura, nodos de intercambio, información al usuario y coordinación con actores metropolitanos.
6.4. Gestión Vehicular y Seguridad Vial	Estacionamientos, flujos, obras, desvíos, ciudad calma, convivencia vial, fiscalización, monitoreo, seguridad vial y continuidad operacional.
6.5. Movilidad Sostenible y Micromovilidad	Red ciclista, scooters, movilidad activa, regulación, educación vial, integración con transporte público, fiscalización y condiciones ambientales del recorrido.
6.6. Logística Urbana y Distribución	Carga y descarga, delivery, abastecimiento, gestión de residuos, fiscalización de externalidades, horarios, zonas críticas, coordinación con privados y servicios urbanos.

Tabla X. Relación entre ejes estratégicos y ámbitos de actuación.

Esta relación permite que la cartera sea comprensible para los equipos municipales y para la ciudadanía. Cada acción debe poder responder a una pregunta simple: **qué problema aborda, a qué eje contribuye y qué transformación busca producir.**

7.3. Cartera inicial y cartera dinámica

El Plan distinguirá entre una **cartera inicial** y una **cartera dinámica**. La cartera inicial estará compuesta por las iniciativas ya identificadas en los instrumentos revisados y priorizadas según su relación con los seis ejes estratégicos. La cartera dinámica permitirá incorporar nuevas acciones, ajustes o proyectos que surjan a partir de nuevos diagnósticos, procesos participativos, cambios en la demanda, oportunidades de financiamiento, coordinación con actores externos o resultados del seguimiento.

Esta distinción es importante porque la movilidad cambia en el tiempo. La llegada de nuevas estaciones, los cambios en patrones laborales, el aumento de servicios de delivery, la aparición de nuevas tecnologías, los eventos climáticos, las obras metropolitanas o las demandas ciudadanas pueden modificar las prioridades del Plan. Por ello, la cartera debe tener una estructura clara, pero también capacidad de actualización.

La cartera inicial permitirá comenzar la implementación con una base concreta. La cartera dinámica asegurará que el Plan pueda seguir respondiendo a nuevas condiciones sin perder coherencia estratégica.

El paso desde los ejes estratégicos hacia la cartera de acción permite que el Plan de Movilidad se transforme en una herramienta concreta de gestión municipal. La estrategia se materializa en obras, programas, estudios, pilotos, medidas de gestión, regulación, fiscalización, coordinación y sistemas de información.

La cartera no se concibe como una lista cerrada ni como un inventario de proyectos independientes. Se entiende como un sistema ordenado de actuaciones que permite conectar diagnóstico, objetivos, ejes, instrumentos existentes, inversión, responsables y seguimiento.

En este sentido, el principal aporte del Plan es dar coherencia a iniciativas que provienen de distintos instrumentos y áreas municipales, orientándolas hacia una dirección común: mejorar la accesibilidad, la seguridad, la integración, la sostenibilidad y la calidad de vida urbana de Las Condes.

8. Priorización y hoja de ruta

La hoja de ruta se organiza en tres horizontes: **corto, mediano y largo plazo**. Esta clasificación no expresa importancia relativa, sino grado de madurez, complejidad y condiciones necesarias para ejecutar cada acción.

Horizonte	Tipo de acciones	Sentido dentro del Plan
Corto plazo	Gestión, coordinación, estudios, catastros, pilotos, fiscalización, ajustes operacionales e intervenciones rápidas.	Permite iniciar la implementación, generar evidencia, resolver problemas urgentes y preparar decisiones mayores.
Mediano plazo	Programas comunales, diseños, obras de escala intermedia, mejoras de red, implementación progresiva de planes y sistemas de gestión.	Permite consolidar cambios visibles y conectar acciones dispersas bajo una lógica de red.
Largo plazo	Transformaciones estructurales, corredores, inversiones mayores, proyectos dependientes de Metro, DTPM, SERVIU, GORE u otros actores.	Permite orientar grandes inversiones y asegurar que se integren con barrios, espacio público y objetivos comunales.

Tabla X. Horizontes de implementación del Plan de Movilidad.

Esta lectura permite que el Plan tenga resultados tempranos sin perder capacidad estratégica. Algunas acciones de corto plazo pueden ser pequeñas, pero fundamentales para preparar proyectos mayores; del mismo modo, algunas iniciativas de largo plazo deben comenzar desde ahora mediante coordinación, estudios o reservas de gestión.

Situación	Qué implica
Acciones de inicio inmediato	Iniciativas con alta factibilidad, baja dependencia externa y capacidad de producir mejoras tempranas.
Acciones de preparación	Iniciativas relevantes que requieren estudios, diseño, participación, información base o definición institucional antes de ejecutarse.
Acciones de coordinación	Iniciativas que dependen de actores externos, proyectos metropolitanos, municipios vecinos, operadores o instituciones sectoriales.
Acciones estructurantes	Proyectos de mayor escala o complejidad que requieren programación presupuestaria, diseño avanzado, permisos y gestión de largo plazo.

Tabla X. Situaciones de implementación de la cartera.

Esta secuencia permite ordenar la acción municipal de manera realista. No todo debe ejecutarse al mismo tiempo, pero todo proyecto estratégico debe tener una ruta clara: iniciar, preparar, coordinar o programar.

9. Gobernanza para la implementación

La implementación del Plan de Movilidad requiere una gobernanza capaz de coordinar inversiones, decisiones operacionales, proyectos urbanos, actores institucionales y procesos de seguimiento. La movilidad no depende de una sola dirección municipal ni se resuelve únicamente mediante obras; requiere articular planificación, tránsito, espacio público, seguridad, medio ambiente, fiscalización, participación, información y coordinación con actores externos.

El objetivo de este capítulo es definir **quién lidera, quién participa y qué tipo de coordinación requiere cada acción**. Esta gobernanza debe permitir que la cartera del Plan avance de manera ordenada, evitando duplicidades, anticipando conflictos y asegurando que las iniciativas mantengan coherencia con la visión, los objetivos y los ejes estratégicos.

9.1. Un modelo de gobernanza integrado

El Plan propone un modelo de gobernanza basado en liderazgo claro, coordinación temprana y seguimiento permanente. Esto significa que cada acción debe tener una unidad responsable, actores participantes definidos, dependencias identificadas y mecanismos de revisión durante su diseño, ejecución y evaluación. Esta estructura busca evitar que los proyectos de movilidad se desarrollen de manera sectorial o fragmentada. Una intervención en una calle, por ejemplo, puede involucrar simultáneamente tránsito, obras, seguridad, espacio público, arbolado, fiscalización, vecinos, comercio y transporte público.

Principio de gobernanza	Aplicación en el Plan
Liderazgo claro	Cada acción debe contar con una unidad municipal responsable de impulsarla, coordinarla y reportar avances.
Coordinación temprana	Las direcciones municipales y actores externos deben incorporarse antes de que los proyectos estén completamente definidos.
Seguimiento permanente	Las acciones deben contar con información, indicadores y reportes que permitan evaluar avances y ajustar decisiones.

Tabla X. Principios operativos de gobernanza para la implementación.

9.2. Roles municipales

La gobernanza del Plan debe reconocer las capacidades existentes del municipio y, al mismo tiempo, asegurar que sus orientaciones sean conocidas, compartidas y acordadas por todas las unidades municipales vinculadas a su implementación. El Plan de Movilidad no puede ser entendido como un instrumento exclusivo de SECPLAN ni de una sola dirección, ya que sus acciones involucran planificación, tránsito, obras, seguridad, fiscalización, medio ambiente, espacio público, desarrollo comunitario, educación, salud, comunicaciones y gestión territorial.

Por ello, antes de avanzar hacia la programación detallada de la cartera, será necesario construir un marco común de trabajo entre las áreas municipales que participan directa o indirectamente en los proyectos. Este acuerdo interno no solo fortalece la legitimidad institucional del Plan, sino que permite clarificar responsabilidades, evitar duplicidades, anticipar conflictos de competencia y asegurar que cada unidad asuma un rol pertinente dentro de la implementación.

No todas las unidades intervendrán en todas las acciones, pero todas aquellas que inciden en la movilidad comunal deberán comprender la visión del Plan, los criterios de priorización, los ejes estratégicos y la forma en que sus propios programas, inversiones o funciones operativas contribuyen a una agenda común. De este modo, la gobernanza del Plan no se limita a coordinar proyectos caso a caso, sino que instala una forma compartida de trabajo municipal para sostener la movilidad como una política urbana transversal.

A partir de este marco común, la implementación del Plan requiere ordenar los roles principales de las unidades municipales, reconociendo sus competencias actuales y su aporte específico a la cartera de acción.

Área o unidad municipal	Rol principal en la implementación
SECPLAN / Secretaría Comunal de Planificación	Coordinación estratégica del Plan, priorización de cartera, articulación con instrumentos comunales, seguimiento de inversiones y coordinación interinstitucional.
Dirección de Tránsito y Transporte Público	Gestión vial, transporte público, seguridad vial, semáforos, estacionamientos, cruces, ciclovías, micromovilidad y medidas operacionales.
Asesoría Urbana / Desarrollo Urbano	Integración entre movilidad, forma urbana, espacio público, corredores, centralidades, proyectos urbanos y planificación territorial.
Dirección de Obras Municipales y unidades de infraestructura	Factibilidad técnica, permisos, obras, intervenciones en vía pública, reposición, estándares constructivos y coordinación de proyectos físicos.
Seguridad Pública	Seguridad en espacios públicos, monitoreo, puntos críticos, prevención situacional, criterios CPTED y coordinación operativa.
Medio Ambiente, Aseo y Ornato	Arborización, confort climático, limpieza, residuos, ruido, calidad ambiental y soporte urbano de las redes de movilidad.
Fiscalización / Inspección Municipal	Control de ocupaciones, estacionamientos irregulares, carga y descarga, obras, comercio, publicidad, scooters y uso del espacio público.
Desarrollo Comunitario, Educación y Salud	Vinculación con personas mayores, niños y niñas, establecimientos educacionales, centros de salud, organizaciones territoriales y grupos prioritarios.
Comunicaciones y participación ciudadana	Información a vecinos, comunicación de obras, campañas, procesos participativos y retroalimentación ciudadana.
CMU y sistemas de información municipal	Datos, tableros, monitoreo, gestión de incidentes, seguimiento territorial y apoyo a decisiones basadas en evidencia.

Tabla X. Roles municipales en la implementación del Plan.

9.3. Niveles de coordinación intercomunal y regional

Las acciones del Plan no tienen el mismo nivel de dependencia institucional ni requieren el mismo tipo de articulación. Algunas pueden ser ejecutadas directamente por el municipio, porque se relacionan con competencias propias sobre espacio público, tránsito local, mantención, fiscalización, seguridad, gestión de obras o programación de inversiones comunales. Otras requieren coordinación con comunas vecinas, especialmente cuando involucran continuidad de redes, bordes comunales, ciclovías intercomunales, corredores compartidos, accesos a parques, gestión de riesgos o flujos que no se detienen en el límite administrativo. Un tercer grupo depende de decisiones metropolitanas o sectoriales, como transporte público, Metro, infraestructura vial mayor, concesiones, financiamiento regional o proyectos impulsados por organismos del Estado.

Esta distinción es clave para la viabilidad del Plan, porque permite reconocer con claridad **qué puede ejecutar directamente el municipio, qué debe coordinar con otros actores y sobre qué materias debe incidir estratégicamente**. No se trata de clasificar rígidamente cada acción, sino de identificar desde el inicio el tipo de gobernanza que requiere para avanzar. Una intervención peatonal puede depender principalmente del municipio, pero requerir coordinación con transporte público si se ubica en torno a una estación; una ciclovía puede ser comunal en su ejecución, pero intercomunal en su continuidad; una medida de gestión logística puede requerir regulación municipal, fiscalización, acuerdos con comercios y coordinación con operadores privados.

Por ello, el Plan debe establecer una lectura práctica de los actores involucrados según la naturaleza de cada acción. Las obras físicas requerirán coordinación entre planificación, tránsito, obras, espacio público y mantención. Las medidas operacionales necesitarán liderazgo de tránsito, apoyo de fiscalización, seguridad, comunicaciones y sistemas de información. Las acciones vinculadas a transporte público exigirán articulación con Metro, DTPM, MTT y operadores. Las iniciativas de movilidad activa y micromovilidad deberán coordinar infraestructura, regulación, educación vial, fiscalización y relación con prestadores privados. Las acciones de logística urbana deberán vincular tránsito, patentes, fiscalización, comercio, edificios, operadores de reparto y gestión de residuos. Finalmente, las intervenciones de seguridad, emergencia o resiliencia requerirán coordinación entre seguridad pública, CMU, gestión de riesgos, salud, educación, obras y actores externos pertinentes.

Esta forma de organizar la gobernanza permite anticipar responsabilidades, dependencias y puntos de coordinación antes de iniciar la implementación. También ayuda a evitar que una acción técnicamente pertinente se debilite por falta de acuerdo institucional, ausencia de liderazgo o coordinación tardía con actores clave. En ese sentido, la gobernanza no es una etapa posterior a la cartera, sino una condición para que las acciones puedan ejecutarse de manera efectiva.

Nivel de gobernanza	Tipo de acciones	Actores principales
Gestión municipal directa	Veredas, cruces, señalización local, estacionamientos, fiscalización, seguridad, mantenimiento, pilotos, información, espacio público y gestión operacional.	Municipio y unidades internas.
Coordinación intercomunal	Continuidad de redes, ciclovías, corredores, interfaces comunales, bordes, accesos compartidos y gestión de flujos entre comunas.	Las Condes, Providencia, Vitacura, Lo Barnechea, La Reina y otras comunas según corresponda.
Articulación metropolitana y sectorial	Metro, buses, DTPM, proyectos viales mayores, infraestructura regional, concesiones, financiamiento externo y estándares sectoriales.	MTT, DTPM, Metro, SERVIU, GORE, MOP, concesionarias, operadores y organismos sectoriales.
Coordinación público-privada y comunitaria	Logística, comercio, edificios, polos laborales, colegios, clínicas, universidades, operadores de micromovilidad, delivery y comunidades locales.	Empresas, operadores, administradores, organizaciones territoriales, establecimientos y vecinos.

Tabla X. Niveles de coordinación para implementar la cartera del Plan.

9.4. Mecanismo de implementación

Para sostener la implementación del Plan se propone conformar una **Mesa de Implementación y Priorización del Plan de Movilidad**, liderada conjuntamente por **SECPLAN/SECPLA** y la **Dirección de Tránsito y Transporte Público**. Esta conducción compartida permite integrar, desde el inicio, la mirada estratégica de planificación comunal con la experiencia técnica y operacional de la gestión de movilidad, tránsito y transporte público.

La Mesa tendrá un carácter principalmente **deliberativo y coordinador**. Su función no será reemplazar las competencias de cada dirección municipal, sino generar una instancia estable para revisar la cartera, priorizar acciones, resolver dependencias, coordinar unidades, evaluar oportunidades de inversión y asegurar que las iniciativas avancen de manera coherente con los objetivos del Plan.

La composición de la Mesa deberá variar según el tipo de acción que se revise. Algunas iniciativas requerirán la participación de Obras, Asesoría Urbana, Seguridad Pública, Fiscalización, Medio Ambiente, Aseo y Ornato, Comunicaciones, Desarrollo Comunitario, Educación, Salud, Gestión de Riesgos, CMU u otras unidades municipales. En otros casos, será necesario incorporar actores externos, como Metro, DTPM, MTT, SERVIU, GORE, municipios vecinos, operadores privados, establecimientos educacionales, administradores de edificios, comercio u organizaciones territoriales.

Esta flexibilidad es importante porque la cartera del Plan incluye acciones de naturaleza muy distinta: proyectos de infraestructura, medidas de gestión vial, mejoras peatonales, integración con transporte público, regulación de micromovilidad, logística urbana, seguridad vial, fiscalización, monitoreo, mantenimiento y espacio

público. Por ello, la Mesa debe funcionar como una instancia capaz de articular a los actores pertinentes según la acción, evitando que todas las decisiones se tramiten de la misma manera.

Su tarea más relevante será apoyar la **priorización de acciones**. Para ello, deberá revisar la cartera considerando criterios de impacto, urgencia, factibilidad, inversión disponible, dependencia institucional, oportunidad de implementación, coherencia con los ejes estratégicos y contribución a los objetivos del Plan. De este modo, la priorización no dependerá solo de la disponibilidad presupuestaria o de la visibilidad de una obra, sino de una evaluación integrada de su aporte a la movilidad comunal.

La Mesa también deberá distinguir entre acciones que pueden ejecutarse directamente, acciones que requieren preparación técnica, acciones que dependen de coordinación externa y acciones que deben mantenerse en seguimiento por su complejidad o escala. Esta deliberación permitirá construir una hoja de ruta realista, ajustada a las capacidades municipales y a las oportunidades de inversión existentes.

Función de la Mesa	Propósito
Priorizar	Revisar la cartera de acciones y definir qué iniciativas avanzan primero según impacto, urgencia, factibilidad, inversión y coherencia estratégica.
Programar	Vincular las acciones priorizadas con presupuestos, instrumentos vigentes, plazos, responsables y condiciones de implementación.
Coordinar	Convocar a las unidades municipales y actores externos necesarios según el tipo de acción.
Resolver dependencias	Identificar estudios, permisos, diseños, financiamiento, participación, coordinación sectorial u obras previas necesarias.
Dar seguimiento	Revisar avances, dificultades, indicadores y ajustes requeridos para mantener la implementación del Plan.

Tabla X. Funciones de la Mesa de Implementación y Priorización del Plan de Movilidad.

9.5. Gobernanza según eje estratégico

Cada eje estratégico requiere una forma específica de liderazgo, coordinación y toma de decisiones. Aunque todos los ejes comparten la necesidad de articulación municipal, no todos dependen de las mismas unidades, capacidades o actores externos. Algunos se orientan principalmente a la planificación e inversión urbana; otros requieren mayor gestión operacional, fiscalización, regulación, monitoreo de datos, coordinación interinstitucional o relación con actores privados y comunitarios.

Por ello, la gobernanza del Plan debe ser flexible y ajustarse al tipo de acción que se busca implementar. La definición de responsabilidades no puede ser uniforme para toda la cartera: una intervención en el corredor Apoquindo-Las Condes, una estrategia de caminabilidad barrial, una mejora de acceso al transporte público, una medida de gestión vehicular, una regulación de micromovilidad o un piloto de logística urbana requieren combinaciones distintas de liderazgo técnico, apoyo municipal y coordinación externa.

La tabla siguiente presenta una lectura general de la gobernanza requerida por cada eje estratégico. Su propósito no es fijar responsabilidades cerradas, sino orientar cómo deberían articularse las unidades municipales y los actores relevantes según la naturaleza de cada ámbito de acción.

Eje estratégico	Gobernanza requerida
Corredor Apoquindo-Las Condes	Alta coordinación entre planificación, tránsito, espacio público, obras, seguridad, transporte público, Metro, DTPM, actores privados y barrios próximos.
Ciudad para Caminar	Coordinación entre tránsito, obras, espacio público, seguridad, medio ambiente, salud, educación, organizaciones territoriales y usuarios prioritarios.
Transporte Público e Intermodalidad	Articulación con Metro, DTPM, MTT, operadores, proyectos metropolitanos y unidades municipales responsables de accesos, cruces, información y espacio público.
Gestión Vehicular y Seguridad Vial	Liderazgo operacional de tránsito, coordinación con seguridad, fiscalización, obras, CMU, colegios, comercio, residentes y actores que generan flujos críticos.
Movilidad Sostenible y Micromovilidad	Coordinación entre tránsito, espacio público, seguridad, operadores privados, comunas vecinas, fiscalización y áreas responsables de educación vial.
Logística Urbana y Distribución	Coordinación entre tránsito, fiscalización, patentes, comercio, operadores logísticos, edificios, servicios urbanos, medio ambiente y gestión de residuos.

Tabla X. Gobernanza requerida por eje estratégico.

10. Seguimiento, evaluación y gestión adaptativa

El Plan de Movilidad de Las Condes debe entenderse como un instrumento de gestión en el tiempo. Su implementación no termina con la definición de una cartera de acciones, sino que requiere seguimiento, evaluación periódica y capacidad de ajuste frente a cambios en la demanda, nuevas inversiones, transformaciones urbanas, restricciones presupuestarias, contingencias y resultados observados.

Este capítulo establece cómo el municipio podrá medir avances, aprender de la implementación y actualizar las decisiones del Plan. La pregunta central no es solo si las acciones fueron ejecutadas, sino **si contribuyeron efectivamente a mejorar la accesibilidad, la seguridad, la integración, la sostenibilidad y la calidad urbana de la comuna.**

10.1. Seguimiento de la implementación

El primer nivel de seguimiento corresponde al avance de la cartera de acción. Para ello, cada iniciativa priorizada deberá contar con hitos claros de avance, responsables definidos, horizonte de implementación, fuente de financiamiento o instrumento de origen, y estado actualizado. Este seguimiento permitirá ordenar la gestión interna y entregar información clara sobre el estado real del Plan.



Imagen X. Seguimiento de la implementación de la cartera de acción.

10.2. Evaluación de resultados

El segundo nivel corresponde a la evaluación de resultados. Una acción no debe evaluarse únicamente por haberse ejecutado, sino por el cambio que produce. Por ejemplo, una mejora peatonal deberá observar si aumentó la continuidad, seguridad o accesibilidad del recorrido; una medida de gestión vial deberá revisar si redujo conflictos, mejoró la operación o disminuyó externalidades; y una intervención en transporte público deberá evaluar si facilitó el acceso, la espera, la transferencia o el último tramo del viaje. El segundo nivel corresponde a la **evaluación de resultados**. Su propósito es verificar si las acciones implementadas producen los cambios esperados en la movilidad comunal y si contribuyen efectivamente a los objetivos del Plan. Una acción no debe evaluarse únicamente por haber sido ejecutada, sino por su

capacidad de mejorar la accesibilidad, la seguridad, la integración modal, la operación del espacio vial, la sostenibilidad o la calidad de la experiencia urbana.

Esta evaluación deberá realizarse una vez que la acción haya tenido un periodo suficiente de funcionamiento. En algunos casos, como pilotos, ajustes operacionales, medidas de fiscalización o cambios semafóricos, los resultados podrán revisarse en plazos breves, por ejemplo a los tres o seis meses. En proyectos de infraestructura, espacio público, corredores, programas comunales o intervenciones de mayor escala, la evaluación deberá considerar plazos más amplios, que permitan observar cambios en el uso, la percepción, la seguridad, la operación y la mantención.

La evaluación de resultados debe responder tres preguntas principales: **qué cambió, para quién cambió y si ese cambio fue suficiente**. Esto implica comparar la situación posterior con la condición inicial o línea base, identificar efectos positivos y negativos, y distinguir entre resultados directos de la acción y factores externos que puedan haber influido en su desempeño.

Por ejemplo, una mejora peatonal deberá observar si aumentó la continuidad, seguridad, accesibilidad universal o comodidad del recorrido. Una medida de gestión vial deberá revisar si redujo conflictos, ordenó estacionamientos, mejoró la operación o disminuyó externalidades sobre barrios y peatones. Una intervención en transporte público deberá evaluar si facilitó el acceso, la espera, la transferencia, la información o el último tramo del viaje. Del mismo modo, un piloto de logística urbana deberá analizar si ordenó la carga y descarga, redujo ocupaciones indebidas o mejoró la convivencia con otros usos del espacio público.

La tabla siguiente propone algunas claves de medición asociadas a los objetivos del Plan. No constituye un listado cerrado ni excluyente, sino una referencia para orientar la selección de indicadores según el tipo de acción, su escala territorial, sus usuarios beneficiados y los resultados esperados.

Objetivo del Plan	Qué podría evaluarse
Accesibilidad y alternativas reales de movilidad	Si la acción redujo barreras de acceso, mejoró la conexión con destinos cotidianos, facilitó el uso de transporte público o amplió opciones reales de desplazamiento.
Redes cotidianas, continuas y seguras	Si mejoró la continuidad de veredas, cruces, rutas peatonales, ciclovías, accesos universales o conexiones entre barrios, equipamientos y servicios.
Gestión de demanda, operación y espacio vial	Si ordenó flujos, estacionamientos, carga y descarga, accesos, obras, desvíos o zonas críticas, y si redujo conflictos entre modos.
Corredores y grandes inversiones integradas	Si la intervención mejoró la relación entre infraestructura de transporte, espacio público, centralidades, barrios próximos y actividad urbana.
Gestión inteligente, coordinada y adaptable	Si generó información útil, mejoró la coordinación municipal, permitió monitorear resultados o entregó aprendizajes para ajustar futuras acciones.

Tabla X. Claves de evaluación de resultados según objetivos estratégicos del Plan.

La evaluación deberá ser proporcional a la escala de cada acción. No todas las iniciativas requieren estudios complejos; algunas podrán evaluarse mediante observación en terreno, registros municipales, reportes de fiscalización, percepción ciudadana o revisión de indicadores simples. Lo importante es que toda acción

priorizada cuente con una forma explícita de verificar si produjo el cambio esperado y si ese resultado justifica su continuidad, ajuste, ampliación o reformulación.

10.3. Sistema integrado de información para el seguimiento

El seguimiento del Plan de Movilidad deberá apoyarse en el sistema integrado de información territorial con que ya cuenta el municipio, el cual reúne distintas capas de datos comunales y permite observar la movilidad en relación con obras, permisos, fiscalización, seguridad, riesgos, espacio público, equipamientos, inversión y gestión territorial.

Este sistema constituye una base fundamental para que el Plan no opere como un instrumento estático, sino como una herramienta flexible y actualizable. A medida que se implementen acciones, se generen nuevos proyectos o distintas unidades municipales e instituciones externas incorporen información, el sistema podrá integrar nuevas capas, actualizar diagnósticos, identificar puntos críticos y apoyar decisiones de priorización, coordinación y evaluación.

La información no debe entenderse únicamente como un registro administrativo, sino como un soporte para la gestión adaptativa del Plan. Su valor está en permitir que las decisiones se tomen con evidencia territorial, que las acciones puedan monitorearse en el tiempo y que el municipio cuente con una lectura integrada de lo que ocurre en la comuna.

Tipo de información	Aporte al seguimiento del Plan
Capas municipales de gestión territorial	Permiten integrar información sobre obras, permisos, mantenciones, proyectos, fiscalizaciones, reclamos, inversiones y uso del espacio público.
CMU, tableros y monitoreo operativo	Apoyan la identificación de incidentes, zonas críticas, seguridad, riesgos, emergencias, desvíos y coordinación operacional.
Información de tránsito, transporte y movilidad	Permite observar flujos, semáforos, estacionamientos, siniestros, velocidades, transporte público, ciclovías, micromovilidad y puntos de conflicto.
Información social, urbana y ambiental	Permite relacionar las acciones del Plan con población, equipamientos, áreas verdes, barrios, centralidades, riesgos, arbolado, ruido, calor urbano y condiciones de accesibilidad.
Participación y percepción ciudadana	Incorpora reportes vecinales, encuestas, consultas, talleres, solicitudes y mecanismos de retroalimentación sobre la experiencia cotidiana de movilidad.
Información de instituciones externas	Permite sumar antecedentes de Metro, DTPM, MTT, SERVIU, GORE, operadores, municipios vecinos y otros actores vinculados a proyectos metropolitanos o sectoriales.

Tabla X. Capas de información para el seguimiento del Plan.

De esta manera, el sistema de información del Plan deberá funcionar como una plataforma abierta a la actualización permanente. Su propósito será integrar datos municipales y externos, facilitar la coordinación entre unidades, apoyar la evaluación de resultados y permitir que la hoja de ruta se ajuste según nueva evidencia, cambios en la demanda, avances de proyectos o aparición de nuevas brechas territoriales.

En síntesis, el seguimiento del Plan dependerá menos de construir un nuevo sistema de información y más de **utilizar, fortalecer y articular las capacidades existentes**

del municipio, asegurando que las distintas capas de datos disponibles se transformen en una herramienta efectiva para decidir, priorizar, monitorear y aprender.

10.4. Reporte, actualización y gestión adaptativa del Plan

El Plan de Movilidad deberá contar con una rutina periódica de reporte y actualización que permita revisar avances, evaluar resultados y ajustar la hoja de ruta según nueva evidencia. La movilidad cambia en el tiempo: se modifican los patrones de viaje, aparecen nuevas demandas ciudadanas, avanzan proyectos metropolitanos, cambian las condiciones urbanas, surgen oportunidades de financiamiento y algunas acciones pueden producir resultados distintos a los esperados. Por ello, el Plan debe mantener una visión estratégica estable, pero una implementación flexible y adaptable.

Para sostener esta actualización, se propone elaborar un **reporte periódico de avance del Plan de Movilidad**, que sintetice las acciones ejecutadas, las iniciativas en preparación, las inversiones movilizadas, las dificultades de implementación, los resultados observados y los ajustes recomendados. Este reporte deberá servir como insumo para la programación presupuestaria, la priorización anual de acciones, la coordinación entre unidades municipales y la comunicación de avances a la comunidad.

La actualización del Plan no implica modificar permanentemente su visión ni sus objetivos estratégicos. Estos entregan continuidad y sentido de largo plazo. Lo que debe poder ajustarse es la cartera de acciones, la hoja de ruta, la priorización, los instrumentos de gestión y la forma de implementar ciertas medidas. De este modo, el Plan puede responder a cambios de contexto sin perder coherencia.

La gestión adaptativa se aplicará especialmente cuando una acción no produzca los resultados esperados, cuando un piloto demuestre potencial para escalar, cuando aparezcan nuevas brechas o demandas ciudadanas, o cuando proyectos externos modifiquen las condiciones de movilidad de la comuna.

Situación observada	Decisión de actualización
Acción con bajo resultado	Revisar diseño, ubicación, gestión, comunicación, indicadores o pertinencia de la medida.
Piloto exitoso	Evaluar escalamiento, presupuesto, ajustes técnicos y replicabilidad en otros sectores de la comuna.
Nueva demanda o brecha territorial	Evaluar su incorporación a la cartera dinámica si contribuye a los objetivos del Plan.
Cambio externo relevante	Ajustar la hoja de ruta, la coordinación institucional o la prioridad territorial de las acciones.
Nueva oportunidad de financiamiento o coordinación	Reprogramar acciones o adelantar iniciativas con alta contribución estratégica y factibilidad.

Tabla X. Criterios para la actualización y gestión adaptativa del Plan.

Este enfoque permite que el seguimiento no sea solo una rendición de avances, sino una herramienta de aprendizaje institucional. El Plan podrá mantener su dirección estratégica —mejorar accesibilidad, seguridad, integración, sostenibilidad y calidad urbana— mientras ajusta sus acciones según resultados, oportunidades y nuevas condiciones territoriales.

En síntesis, el reporte periódico y la gestión adaptativa permiten que el Plan de Movilidad funcione como un instrumento vivo: capaz de medir lo que se implementa, aprender de sus resultados, corregir lo que no funciona y fortalecer aquellas acciones que demuestran mayor impacto.

10.5. Matriz de monitoreo de avance y evaluación por eje

Para que el sistema de reporte, actualización y gestión adaptativa tenga una aplicación concreta, el Plan deberá contar con una **matriz de monitoreo de avance y evaluación por eje estratégico**. Esta matriz permitirá vincular el seguimiento general del Plan con las acciones específicas asociadas a cada eje de desarrollo, evitando que la evaluación quede limitada a una revisión agregada o administrativa.

Su función será revisar periódicamente cómo avanzan las acciones del Plan, qué resultados están produciendo y qué ajustes requieren según su horizonte de implementación. De esta manera, la evaluación no se aplicará de forma genérica, sino en relación con los desafíos propios de cada eje: corredores, caminabilidad, transporte público, gestión vial, micromovilidad y logística urbana.

En el **corto plazo**, correspondiente a los primeros seis meses, la matriz permitirá verificar si las acciones cuentan con responsables definidos, información base, priorización, coordinación institucional y condiciones mínimas para avanzar. En el **mediano plazo**, entre uno y dos años, permitirá revisar si los programas, pilotos, diseños, medidas de gestión e intervenciones iniciales se están implementando según lo previsto y si requieren ajustes. En el **largo plazo**, más allá de tres años, permitirá evaluar si las acciones han producido cambios acumulativos en la movilidad comunal y si contribuyen efectivamente a los objetivos del Plan.

Esta matriz también permitirá conectar la evaluación con la gestión adaptativa. Si una acción no produce los resultados esperados, deberá revisarse su diseño, localización, coordinación, comunicación o forma de implementación. Si un piloto muestra buenos resultados, podrá evaluarse su escalamiento. Si aparecen nuevas brechas o demandas territoriales, podrán incorporarse a la cartera dinámica, siempre que contribuyan a los objetivos estratégicos del Plan.

De este modo, el monitoreo por eje no se limita a comprobar ejecución. Su propósito es transformar la evaluación en una herramienta de decisión, capaz de orientar la priorización, ajustar la hoja de ruta y sostener una implementación flexible, basada en evidencia y coherente con la estrategia general del Plan de Movilidad.

Eje	Acción o paquete de acciones a monitorear	Corto plazo: 0-6 meses	Mediano plazo: 1-2 años	Largo plazo: más de 3 años	Qué evaluar
6.1 Corredor Apoquindo-Las Condes	Consolidación urbana del corredor, Apoquindo Oriente y centralidades asociadas.	Definir tramos prioritarios, actores involucrados, proyectos vinculados y dependencias con	Desarrollar diseños, pilotos o primeras intervenciones en nodos críticos del corredor.	Evaluar consolidación del corredor como eje integrado de movilidad, espacio	Continuidad peatonal, calidad del espacio público, accesibilidad a estaciones,

		Metro, transporte público, espacio público y obras.		público y actividad urbana.	seguridad, operación de flujos y activación urbana.
	Gestión operacional del corredor: estacionamientos, carga y descarga, obras, desvíos y zonas críticas.	Levantar puntos críticos, permisos, obras previstas, conflictos operacionales y actores privados relevantes.	Implementar medidas de gestión, señalización, coordinación horaria, control de obras y ordenamiento de accesos.	Ajustar operación según resultados y extender criterios a otros corredores o centralidades.	Reducción de conflictos, cumplimiento de horarios, continuidad de circulación, ocupación del espacio público y respuesta municipal.
	Seguridad, mantención, iluminación, limpieza y confort ambiental del corredor.	Identificar puntos inseguros, problemas de iluminación, obstáculos, deterioro, ruido, calor o baja legibilidad.	Ejecutar mejoras priorizadas y coordinar seguridad, mantención, arborización y fiscalización.	Evaluar percepción de seguridad, confort urbano y calidad sostenida del eje.	Percepción usuaria, incidentes, mantención, sombra, iluminación, limpieza y uso del espacio público.
6.2 Ciudad para Caminar	Red peatonal 8-80, veredas accesibles, cruces seguros y accesos universales.	Definir rutas prioritarias según población mayor, infancia, transporte público, salud, educación, comercio y equipamientos.	Implementar mejoras de veredas, cruces, accesibilidad universal y continuidad peatonal en sectores priorizados.	Consolidar una red comunal de recorridos caminables y accesibles.	Continuidad, accesibilidad universal, seguridad de cruces, autonomía de personas mayores, infancia y personas con movilidad reducida.
	Plan al ritmo de los peatones, tiempos semafóricos y ciudad calma.	Identificar cruces complejos, entornos escolares, zonas residenciales y puntos de alta exposición peatonal.	Ajustar semáforos, velocidades, señalización, fiscalización y diseño de entornos sensibles.	Evaluar reducción de conflictos y consolidación de barrios más caminables y seguros.	Tiempos de cruce, velocidades, siniestros, percepción de seguridad y comodidad peatonal.
	Soporte urbano de la caminata: sombra, mobiliario, limpieza, mantención, áreas verdes y seguridad.	Levantar déficits de sombra, obstáculos, iluminación, deterioro y confort en rutas prioritarias.	Implementar mejoras de soporte urbano vinculadas a recorridos peatonales.	Evaluar si las mejoras se mantienen y si aumentan el uso cotidiano del espacio público.	Sombra, mobiliario, iluminación, limpieza, mantención, confort térmico y percepción de seguridad.
6.3 Transporte Público e Intermodalidad	Accesibilidad e integración del transporte público.	Identificar brechas de acceso a estaciones, paraderos, recorridos y zonas con menor cobertura.	Implementar mejoras de accesibilidad, cruces, información, paraderos y conexiones de primer y último tramo.	Evaluar si el transporte público se vuelve una alternativa más accesible, segura y confiable.	Acceso peatonal, tiempos de llegada, seguridad de espera, legibilidad, cobertura y conexión con destinos.
	Nodos de intercambio, estaciones, paraderos y última milla.	Priorizar nodos críticos y coordinar con Metro, DTPM, MTT, operadores y unidades municipales.	Desarrollar intervenciones de entorno, puntos de transferencia, última milla y gestión de flujos.	Consolidar nodos como puertas de acceso integradas a barrios y centralidades.	Calidad del entorno, seguridad, intermodalidad, ascenso/descenso, combinación

					modal y experiencia usuaria.
	Coordinación con proyectos metropolitanos, especialmente Línea 7, Estoril y otros sistemas.	Identificar dependencias, oportunidades de integración urbana y requerimientos municipales.	Alinear diseños, obras, desvíos, accesos y comunicación con actores sectoriales.	Evaluar integración territorial de las inversiones metropolitanas con la red comunal.	Coordinación institucional, mitigación de impactos, accesibilidad final y calidad urbana del entorno.
6.4 Gestión Vehicular y Seguridad Vial	Gestión de estacionamientos, flujos vehiculares y zonas críticas.	Levantar zonas de alta presión, horarios conflictivos, estacionamientos irregulares y puntos de congestión local.	Implementar medidas de ordenamiento, fiscalización, gestión de accesos y regulación de estacionamientos.	Evaluar reducción de conflictos y mejor uso del espacio vial.	Flujos, ocupación de estacionamientos, infracciones, externalidades sobre barrios y operación de zonas críticas.
	Seguridad vial, ciudad calma, cruces seguros y convivencia entre modos.	Priorizar puntos de riesgo, entornos escolares, cruces complejos y áreas de alta interacción modal.	Implementar medidas de velocidad, señalización, diseño seguro, educación vial y fiscalización.	Evaluar reducción de siniestros, conflictos y percepción de riesgo.	Siniestros, velocidades, conflictos entre modos, seguridad peatonal y percepción ciudadana.
	Control de obras, desvíos, fiscalización, monitoreo y continuidad operacional.	Definir protocolo de coordinación de obras, desvíos, permisos, comunicación y reposición del espacio público.	Operar tableros, fiscalización focalizada y seguimiento de intervenciones en vía pública.	Consolidar un sistema preventivo de gestión territorial y vial.	Cumplimiento de plazos, continuidad peatonal y vial, reclamos, tiempos de respuesta y coordinación interna.
6.5 Movilidad Sostenible y Micromovilidad	Red ciclista, conexiones intermodales y movilidad activa.	Identificar discontinuidades, conexiones prioritarias con transporte público, barrios y centralidades.	Ejecutar tránsitos, conexiones, estacionamientos o mejoras de integración modal.	Evaluar continuidad de red y aumento de alternativas de bajo impacto.	Continuidad ciclista, seguridad, conexión con estaciones, uso, estacionamientos y conflictos reducidos.
	Regulación de scooters, convivencia vial, educación y fiscalización.	Definir criterios de circulación, estacionamiento, zonas sensibles, coordinación con operadores y comunas vecinas.	Implementar regulación, educación vial, fiscalización y monitoreo de puntos críticos.	Ajustar regulación según comportamiento, incidentes y uso real del sistema.	Cumplimiento normativo, conflictos con peatones, estacionamiento ordenado, incidentes y percepción de convivencia.
	Sostenibilidad ambiental y confort de los recorridos activos.	Identificar rutas con déficit de sombra, ruido, calor urbano o baja calidad ambiental.	Incorporar arborización, mobiliario, mitigación de calor, reducción de ruido y mejoras de espacio público.	Evaluar si las condiciones ambientales favorecen mayor uso de modos activos.	Sombra, confort térmico, ruido, calidad del recorrido y uso sostenido de movilidad activa.
6.6 Logística Urbana y Distribución	Gestión de flujos laborales, carga y descarga, abastecimiento y última milla.	Levantar zonas de carga, horarios críticos, tipos de operación y actores comerciales/logísticos.	Implementar pilotos de carga y descarga, señalización, coordinación horaria y estacionamientos de corta duración.	Evaluar escalamiento a otras zonas comerciales o de alta intensidad.	Ocupación de zonas de carga, cumplimiento horario, conflictos con peatones, comercio y espacio vial.

	Fiscalización de externalidades, uso del espacio público y compatibilidad comercial.	Identificar actividades con impactos sobre veredas, estacionamientos, ruido, residuos, accesos o espacio público.	Aplicar fiscalización focalizada, protocolos de patentes, control de ocupaciones y seguimiento de reincidencias.	Consolidar criterios de compatibilidad entre actividad económica y movilidad urbana.	Denuncias, reincidencias, cumplimiento normativo, conflictos operacionales y calidad del espacio público.
	Servicios urbanos, residuos, reciclaje y coordinación territorial.	Revisar puntos de acopio, circuitos de recolección, horarios, usuarios prioritarios y comunicación con vecinos.	Implementar mejoras en reciclaje, residuos orgánicos, retiro domiciliario y coordinación con edificios/comunidades.	Evaluar eficiencia, cobertura, reducción de conflictos y aporte a sostenibilidad comunal.	Cobertura, participación, cumplimiento de recorridos, puntos críticos, satisfacción usuaria y reducción de externalidades.

Tabla X. Matriz de monitoreo de avance y evaluación por eje estratégico.

La matriz deberá ser revisada periódicamente por la Mesa de Implementación y Priorización del Plan, especialmente en los momentos de programación anual, revisión presupuestaria y actualización de cartera. Esto permitirá que cada eje cuente con una lectura clara de avance, resultados, dependencias y ajustes requeridos, fortaleciendo la capacidad del municipio para pasar de la estrategia a una implementación efectiva.

11. Conclusiones

El Plan de Movilidad de Las Condes busca convertir las capacidades existentes y las nuevas inversiones de la comuna en un sistema de movilidad más conectado, seguro, accesible y orientado al bienestar de las personas.

El Plan de Movilidad de Las Condes propone una forma de entender y gestionar la movilidad como parte central del desarrollo comunal. Su propósito no es únicamente ordenar desplazamientos, sino mejorar la manera en que las personas acceden a oportunidades, servicios, espacios públicos, transporte, áreas verdes, barrios y centralidades.

La estructura del Plan mantiene una relación directa entre diagnóstico, estrategia e implementación. La Parte I permitió reconocer las condiciones territoriales y metropolitanas de Las Condes, sus patrones de movilidad, brechas de accesibilidad, tensiones operacionales y oportunidades de transformación. La Parte II definió una visión común, principios, objetivos y seis ejes estratégicos para orientar las decisiones. La Parte III traduce esa estrategia en cartera, priorización, gobernanza y seguimiento.

De este modo, el Plan no se presenta como una lista aislada de proyectos, sino como una herramienta para coordinar inversiones, orientar decisiones municipales y dar coherencia a iniciativas provenientes del PLADECO, el PIIMEP, el Consejo Asesor de Movilidad y otros instrumentos comunales. Su valor está en articular esas acciones bajo una dirección común: avanzar hacia una movilidad más integrada, segura, accesible, sostenible y adaptable.

En el corto plazo, el Plan permitirá activar medidas de gestión, pilotos, estudios, coordinación, fiscalización e intervenciones de rápida implementación. En el mediano plazo, deberá consolidar programas comunales, redes peatonales, integración con transporte público, seguridad vial, movilidad sostenible y mejoras operacionales. En el largo plazo, orientará transformaciones estructurales asociadas a corredores, estaciones, grandes inversiones, centralidades y relaciones metropolitanas.

La movilidad de Las Condes dependerá cada vez más de la capacidad de integrar infraestructura, gestión, información, seguridad, sostenibilidad y calidad urbana. Por ello, el desafío no es solo ejecutar proyectos, sino construir una forma de gestión que permita aprender, ajustar y sostener avances en el tiempo.