



ELECTROMOVILIDAD PARA EL USO DE LAS MUJERES DE SANTIAGO DE CHILE

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA



Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

Diciembre 2025
N°45

ELECTROMOVILIDAD PARA EL USO DE LAS MUJERES DE SANTIAGO DE CHILE

© Centro de Desarrollo Urbano Sustentable
CEDEUS

Autores

**Carolina Rojas, Christian Matus, Magdalena
Rivera, Giovanni Vecchio**

Cómo citar este documento:

Rojas, C., Matus, C., Rivera, M., Vecchio, G. (2025).
*Electromovilidad para el uso de las mujeres de Santiago
de Chile*. Documento para Política Pública N°45. Centro
de Desarrollo Urbano Sustentable, Santiago.
<https://doi.org/10.7764/cedeus.dpp.45>



Atribución-NoComercial 4.0
Internacional (CC BY-NC 4.0)
Primera edición
Diciembre 2025 / N°45

**ELECTROMOVILIDAD
PARA EL USO DE
LAS MUJERES DE
SANTIAGO DE CHILE**

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

PUNTOS CENTRALES

La electromovilidad requiere un enfoque interseccional de género. En Santiago de Chile, las mujeres, por sus viajes encadenados y menor acceso a la ciudad, valoran los beneficios del transporte eléctrico, pero enfrentan barreras de costo, seguridad y acceso. Comprender cómo el género y los factores socioeconómicos influyen en su adopción es clave para una transición energética equitativa.

INTRODUCCIÓN

Los estudios recientes de electromovilidad en entornos urbanos muestran que el género configura tanto las razones de adopción, como los patrones de uso de los modos de transporte eléctrico por parte de las mujeres (Prakash et al., 2014).

En el uso de la electromovilidad, las mujeres citan de manera consistente los beneficios ambientales, la sostenibilidad y los incentivos gubernamentales, como motivaciones principales para adoptar un modo eléctrico en sus desplazamientos. En Chile, la electromovilidad se plantea como un pilar clave de transición energética y carbono neutralidad. Sin embargo, la planificación urbana y las ciudades no necesariamente están adaptadas a las nuevas formas sustentables de movernos. En el país, la Estrategia de Electromovilidad y su ruta han tenido un impacto notorio en la incorporación exitosa de flotas de buses eléctricos y de vehículos eléctricos a la flota de taxis (Gobierno de Chile, 2022, 2023), abriendo la posibilidad investigativa de explorar cómo se incorpora la perspectiva de género en estas decisiones.

El proyecto ELECTRA, financiado por INES Género¹, busca visibilizar las percepciones de mujeres laboralmente activas de cuatro comunas de Santiago de Chile frente a la movilidad eléctrica, incluyendo modos individuales y colectivos. La inclusión de género en estas políticas es clave para garantizar accesibilidad, seguridad, cuidados y equidad en la transición hacia un transporte bajo en carbono.

ANTECEDENTES: LAS CLAVES DE LA PREVENCIÓN

La electromovilidad se ha consolidado como un pilar fundamental de las estrategias globales de descarbonización, con beneficios ambientales que incluyen la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la mejora de la calidad del aire y la disminución de la contaminación acústica.

Sin embargo, las políticas y estudios internacionales muestran que las motivaciones y las barreras para la adopción de modos eléctricos varían significativamente según el género. Las mujeres destacan los beneficios ambientales, la sostenibilidad y los incentivos estatales como principales motivaciones, mientras que los hombres suelen priorizar el rendimiento tecnológico, la innovación y los costos asociados de un modo eléctrico (Prakash et al., 2014; Kawgan-Kagan, 2020; Ottensen et al., 2023). Estas diferencias se reflejan en los patrones de movilidad cotidianos: las mujeres se enfrentan a viajes encadenados y vinculados al cuidado familiar, mientras los hombres realizan trayectos más largos y ligados a viajes laborales (Gauvin et al., 2020).

Siguiendo esta perspectiva, se hace necesario analizar las prácticas de género y su relación con otros factores potenciales de desigualdad para revelar lo que no es posible observar cuando las categorías de diferencia se conceptualizan como separadas unas de otras (Larracilla, 2021). La interseccionalidad plantea la importancia de entrecruzar las categorías del género con otros factores potenciales de desigualdad para revelar lo que no es posible observar cuando las categorías de diferencia se conceptualizan como

¹*Instrumento de Innovación en Educación Superior: financia el desarrollo de capacidades para disminuir las brechas de género en los ámbitos de I+D+i+e.*

separadas unas de otras (Ortiz, Escalante, et al. 2021; Yuan, et al., 2023).

En recientes estudios de adopción de electromovilidad en el Sur Global se evidencia que las mujeres también expresan una gran preocupación por el medio ambiente, pero la asequibilidad, la limitada infraestructura de carga eléctrica y las restricciones culturales suelen obstaculizar la adopción de vehículos eléctricos (Chaves et al., 2017; Buranelli de Oliveira et al., 2022; Ottensen et al., 2023). Sin embargo, estos estudios en su mayoría se centran en el automóvil eléctrico y en menor medida que en el transporte público. Esto es particularmente relevante, ya que en Chile el transporte de pasajeros y de carga es responsable de cerca del 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero. No obstante, nuestro país se ha comprometido con la carbono neutralidad al 2050, implementando medidas innovadoras de electrificación con foco en transporte público. Esto se justifica por la alta dependencia de la población a dicho modo de transporte en grandes ciudades como Santiago. De hecho, según la Encuesta de Movilidad de Santiago 2024, realizada por CEDEUS, las mujeres son altamente dependientes de este (Hurtubia et al., 2024), y sus viajes se encuentran marcados por labores de cuidado (ENDIDE, 2022).

Considerando que Chile se ha posicionado como pionero regional y mundial en electromovilidad, con un 38% de la flota de buses Red Movilidad eléctricos al 2024, y que nuestra investigación con el proyecto ELECTRA refuerza esta perspectiva, se evalúan las actitudes de adopción de todos los modos eléctricos, incluyendo los individuales, en una serie de talleres de participación.

La encuesta del proyecto ELECTRA, realizada entre los años 2022-2023, mostró que existe una alta disposición de las mujeres a utilizar modos eléctricos, especialmente el metro y los buses, coincidiendo con las medidas exitosas de la política pública (Rojas, Vecchio, Waintrub, 2024). Pese a esto, la adopción de modos de transporte como automóviles y bicicletas eléctricas se encuentra absolutamente limitada por factores económicos, de infraestructura y de seguridad. Así, en comunas de menores ingresos la intención de adopción de modos eléctricos aumentaría si se reducen las barreras de acceso, lo que evidencia la necesidad de políticas diferenciadas y con perspectiva de género. Al mismo tiempo, las brechas de información y la falta de reconocimiento de infraestructura como las electrolíneas, entre otras, muestran que el avance tecnológico no siempre se traduce en acceso equitativo (Rojas, Vecchio, Waintrub, 2024).

Para profundizar en estos aspectos, desde el proyecto ELECTRA se diseñaron los “talleres participativos de electromovilidad” implementados en Las Condes, Ñuñoa, San Miguel y La Pintana, cuatro comunas de Santiago. A través de estos talleres se levantaron percepciones sobre la movilidad y la adopción de modos eléctricos por parte de mujeres de distintos estratos socioeconómicos, permitiendo contrastar los resultados de la encuesta. Se aplicaron dinámicas de mapeo de trayectorias, discusión sobre modos eléctricos y jerarquización de alternativas entre metro, microbuses, microbuses, bicicletas, autos, scooters, para construir una pirámide de la electromovilidad. Estos talleres, también nos permitieron observar el éxito de programas como “Mujeres conductoras” y, en menor medida, las “paradas seguras”, justamente por una falta de reconocimiento de las participantes.



Imagen 1. Taller Participativo San Miguel Proyecto ELECTRA (21 de agosto 2024). Fuente: Carolina Rojas.

ESTADO ACTUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA

Electromovilidad y género en Chile: avances, desafíos y una pirámide para la inclusión

En Chile las políticas de electromovilidad, a través de la Estrategia Nacional de Electromovilidad (Gobierno de Chile 2022, 2023) y su respectiva ruta, se han orientado exitosamente hacia la infraestructura de transporte, principalmente mediante la renovación de flotas del sistema Red Movilidad y la promoción de automóviles eléctricos privados, a través de beneficios tributarios y programas de fomento. En este marco, la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) (2020-2025) fijó como meta que al 2035 se vendan únicamente vehículos livianos y medianos con cero emisiones, y que al 2040 el transporte público sea 100% eléctrico. Estos compromisos se alinean con el objetivo nacional de alcanzar la carbono-neutralidad en 2050.

Sin embargo, la transición hacia la electromovilidad no puede reducirse solo a metas tecnológicas y de infraestructura, sino que también debe considerar aspectos sociales y de planificación urbana, entre otros. La perspectiva de género emerge como un factor clave para garantizar que los beneficios de la transición lleguen a toda la población.

Los avances recientes en políticas públicas de transporte han comenzado a reconocerlo. Desde la primera Política de Equidad de Género en Transportes del año 2018, primera en Latinoamérica (MTT, 2023), el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) ha consolidado mecanismos institucionales tales como comités de género, consejos de expertas y nuevas exigencias

en las bases de licitación, que establecen, por ejemplo, cuotas de mujeres conductoras (12% al segundo año, 18% al quinto). Iniciativas como el “Programa Mujeres Conductoras” —que alcanzó una cifra histórica de 2.025 conductoras en 2024, representando el 11,2% del total de conductores, y un aumento del 111% respecto de 2022— y la instalación de 360 paradas seguras y accesibles reflejan avances en inclusión laboral y seguridad para las usuarias. Estas medidas se complementan con herramientas digitales como la opción “Comparte tu viaje” en las apps de Red Movilidad y sistemas de tele-vigilancia, orientados a prevenir la violencia de género en el transporte público (DTPM, 2025).

La investigación realizada permitió hacer cruces y relacionar la política pública con la percepción de las mujeres sobre los modos eléctricos. Los hallazgos de la encuesta y los talleres muestran que el metro y los buses eléctricos del sistema Red son los modos más valorados, aunque su jerarquización varía según la comuna y percepciones de la seguridad del entorno. Por ejemplo, en Ñuñoa el metro fue considerado la mejor alternativa por su rapidez y confiabilidad, seguido de las bicicletas eléctricas, muy apreciadas para trayectos puerta a puerta y viajes encadenados. Sin embargo, las participantes señalaron problemas de accesibilidad en estaciones de metro y torniquetes de buses, así como falta de infraestructura y de respeto hacia las ciclovías por parte de automovilistas. Así mismo, también manifestaron desconocimiento de las paradas con enfoque de género, lo que abre interrogantes respecto de la cobertura.

En San Miguel, además del metro, los buses eléctricos fueron valorados por su confort y accesibilidad univer-

sal, aunque criticados por los torniquetes estrechos y asientos poco inclusivos. Otros aspectos, como la inseguridad en calles mal iluminadas y el robo de celulares en paraderos de buses del sistema Red, fueron identificados como barreras recurrentes que condicionan la confianza en la movilidad en transporte público. Lo que sugiere un trabajo de cooperación con las vías de seguridad comunal.

En La Pintana el protagonismo fue de los buses eléctricos, considerado la opción más adecuada por su accesibilidad, adaptabilidad a la vida cotidiana y capacidad para transportar cargas o acompañar a niños/as. No obstante, las participantes enfatizaron la irregularidad de la frecuencia de los recorridos, la falta de paraderos seguros y la inseguridad dentro de los vehículos. También se subrayó la necesidad de fiscalizar a los conductores, al mismo tiempo que se valoró positivamente la presencia de conductoras mujeres por su trato más empático, seguro y cuidadoso con las usuarias. Además, el “Programa de Mujeres Conductoras” ha significado un impacto notable, representando, una nueva fuente laboral para mujeres de La Pintana, en su mayoría “dueñas de casa” sin ingresos. En términos de modos individuales eléctricos, las bicicletas eléctricas fueron vistas como una alternativa deseable a futuro, pero inalcanzable debido a su costo y a la ausencia de ciclovías seguras. De manera similar se percibe el automóvil eléctrico como un objeto inalcanzable debido a su alto costo.

En contraste, en Las Condes, la comuna estudiada de mayor ingreso, los automóviles eléctricos fueron los más valorados, en coherencia con contextos de mayor conocimiento e información respecto de los benefi-

cios de electromovilidad individual y mejor acceso a infraestructura de carga y autopistas. Allí, el vehículo privado se asocia a eficiencia en el uso del tiempo y mayor autonomía de viajes en una ciudad extensa. Por el contrario, si bien los autobuses son valorados, su cobertura e infraestructura –paraderos– se perciben como inadecuadas para los patrones de viaje de las participantes del taller. Entre las razones mencionadas, consideran que los transbordos y la lentitud de los recorridos impiden un uso satisfactorio, motivando el uso de automóviles y autopistas. Situación similar ocurre con el metro, que es ampliamente valorado, pero la distancia de sus hogares a la Línea 1 es una barrera para su uso, con excepción de los viajes que van al centro de Santiago, donde el metro es percibido como el mejor modo para desplazarse.

Lo observado en esta comuna se acerca más a patrones europeos de adopción de electromovilidad, principalmente a partir de automóviles. Este hallazgo refuerza la idea de que las desigualdades socioeconómicas y territoriales, y las disparidades de infraestructura, influyen en las posibilidades de acceso a tecnologías más limpias.

En todas las comunas, los scooters y motocicletas, fueron percibidos como modos molestos e inseguros, a diferencia de la encuesta donde se manifiestan algunas preferencias por estos modos, principalmente en La Pintana (Rojas, Vecchio, Waintrub, 2024). Las participantes de los talleres señalaron con claridad que son poco prácticos para trayectos largos, no permiten llevar más personas, ni carga, carecen de regulación adecuada y no aportan a la convivencia vial. Su baja aceptación sugiere que la electromovilidad no puede depender

de soluciones individuales y desreguladas, sino de sistemas colectivos, inclusivos y seguros.

Con base en estos hallazgos, el proyecto ELECTRA propone la primera Pirámide de la Electromovilidad con perspectiva de género y enfoque interseccional (Figura 1), que jerarquiza los modos eléctricos según su idoneidad para satisfacer necesidades de seguridad, accesibilidad y cuidados:

Metro: Encabeza la pirámide por su rapidez, confiabilidad y cobertura, además de ser muy valorado por todos los grupos etarios. No obstante, el sistema requiere mejoras en accesibilidad universal, ascensores y torniquetes inclusivos.

Buses eléctricos: Valorados por su accesibilidad y bajo impacto ambiental, especialmente en comunas periféricas. Para optimizar su uso, se sugiere aumentar la frecuencia de recorridos, rediseñar torniquetes, crear pistas exclusivas e incorporar más conductoras mujeres.

Bicicletas eléctricas: Apreciadas por su flexibilidad y bajo impacto ambiental, son más valoradas por mujeres jóvenes, pero enfrentan barreras como el alto costo y la falta de ciclovías seguras.

Automóviles eléctricos: Aunque cómodos y no contaminantes, su alto precio y la falta de infraestructura de carga los relegan a un nivel inferior. Además, contribuyen a la congestión, un aspecto que preocupa a las mujeres que priorizan alternativas colectivas.

Scooters y motos eléctricas: En último lugar, son vistos como inseguros, poco prácticos y disruptivos para la

convivencia vial, especialmente para quienes viajan con niños/as o transportan cargas.

Esta pirámide no solo sintetiza preferencias, sino que funciona como una herramienta conceptual para orientar políticas públicas hacia una electromovilidad más inclusiva. Muestra que la adopción de tecnologías limpias no depende únicamente de incentivos económicos, sino de cómo estas se articulan con las realidades cotidianas de las mujeres y su ciclo de vida: desde los trayectos encadenados hasta las responsabilidades de cuidado y la necesidad de seguridad en sus desplazamientos cotidianos por el espacio público.

CONCLUSIONES

La transición hacia la electromovilidad en Chile avanza con metas claras y políticas innovadoras con impacto. Entre las mejoras destacadas está el sistema de buses eléctricos Red, cuya experiencia de viaje es muy valorada por las participantes. Sin embargo, en todos los talleres aplicados, se identificaron brechas de género y territoriales importantes, las cuales limitan la transición a los modos eléctricos. Para profundizar en ellos en diálogos con actores público-privado como DTPM y ENEL X (Grupo ENEL), actores clave en el avance de la electromovilidad, se ha señalado que la cooperación público-privada es fundamental para superar las brechas identificadas en la investigación. Un ejemplo claro es el aumento en la cobertura de electroterminales para buses y electrolinerías para automóviles.

También se han señalado como brecha la carga residencial, aspectos que podrían ser controlables con iniciativas de planificación urbana. Reconocer estas desigualdades y propiciar mecanismos de cooperación son esenciales para alinear los objetivos de descarbonización con la equidad de género. Una electromovilidad más justa no es solo aquella que reduce emisiones, sino la que garantiza su acceso a todas las personas, ya sea por distribución geográfica y estratificación social, que puedan acceder a modos seguros, accesibles y limpios. En este sentido, Chile se posiciona como un caso relevante en el debate global sobre transiciones socioecológicas justas e inclusivas, donde la electromovilidad puede convertirse en un vehículo de igualdad y de sostenibilidad.

RECOMENDACIONES

A continuación se entregan directrices de Política Pública, ahondando en la normativa.

El fortalecimiento de la perspectiva de género en la transición hacia la electromovilidad es clave, no solo para garantizar la efectividad de las políticas públicas, sino también para promover una transición justa y equitativa. Esta investigación busca aportar al debate nacional e internacional mostrando cómo los factores de género, junto con dimensiones económicas y culturales, configuran tanto la predisposición como los patrones de uso de la electromovilidad en contextos urbanos metropolitanos como Santiago de Chile.

En este sentido, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo con la Política de Electromovilidad, ha avanzado en la incorporación de buses eléctricos bajo la cooperación público-privada como mecanismo para ampliar la infraestructura de carga en ciudades. Sin embargo, los talleres evidencian brechas en la regulación de la micro movilidad eléctrica y en la falta de lineamientos claros para asegurar la equidad en el acceso a la electromovilidad, así como de integración de los modos eléctricos con el entorno urbano. Esto sugiere una mayor integración entre la Política Nacional de Desarrollo Urbano Territorial y la Política de Electromovilidad.

La Política de Electromovilidad requiere continuar con la integración de criterios de inclusión social y de género como condición básica para la transición justa hacia la neutralidad de carbono por medio del transporte público. Por ello, proponemos la primera pirámide de la electromovilidad con enfoque interseccional de género

para asegurar que los modos más valorados por mujeres de sectores con menor acceso económico –metro y buses eléctricos– tengan prioridad en infraestructura, seguridad y cobertura en ciudades chilenas.

En el marco de la línea de transporte, nuestras recomendaciones son:

1. Continuar con la mejora sostenida de la experiencia de movilidad de las mujeres –metro, buses– por medio de infraestructura inclusiva, seguridad, cuidados y cobertura.
2. Revisar la frecuencia de los recorridos de buses eléctricos y mejorar la infraestructura de los paraderos –iluminación, seguridad, accesibilidad— en territorios como La Pintana, donde la movilidad cotidiana depende más de los buses.
3. Mejorar estándares de accesibilidad universal en buses y estaciones de metro, rediseñando torniquetes poco inclusivos y mejorando ascensores y señalización.
4. Extender geográficamente el programa de paradas seguras y accesibles con perspectiva de género, las cuales ya incorporan iluminación, cámaras, botones de alerta y conexión directa con aplicaciones móviles para reportar incidentes.
5. Desarrollar subsidios específicos para bicicletas eléctricas, orientados a mujeres de ingresos bajos y medios, acompañados de planes de ciclovías seguras conectadas e iluminadas.
6. Regular el uso de scooters eléctricos mediante normas de seguridad vial y espacios permitidos,

para disminuir riesgos a usuarios y peatones, y así, mejorar la convivencia vial.

7. Institucionalizar mecanismos de participación ciudadana, especialmente de mujeres, en el diseño de rutas, infraestructura y evaluaciones.

En el marco de la línea territorial, nuestras recomendaciones son:

1. Integrar la electromovilidad en planificación urbana, principalmente para mejorar la adaptación de la ciudad a la infraestructura de carga y a los viajes encadenados.
2. Reconocer que la movilidad del cuidado y las diferencias territoriales –centro v/s periferia– deben estar presentes en las políticas urbanas y de regulación de suelo.
3. Incorporar el enfoque interseccional como herramienta para abordar las desigualdades territoriales que se pueden reproducir en relación con el acceso equitativo de las mujeres a la electromovilidad.

Por supuesto, estas recomendaciones están estrechamente relacionadas con la Ley 21.763 que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones que exige a la planificación urbana que contemple espacios públicos seguros y accesibles.

Pirámide de la electromovilidad con enfoque de género

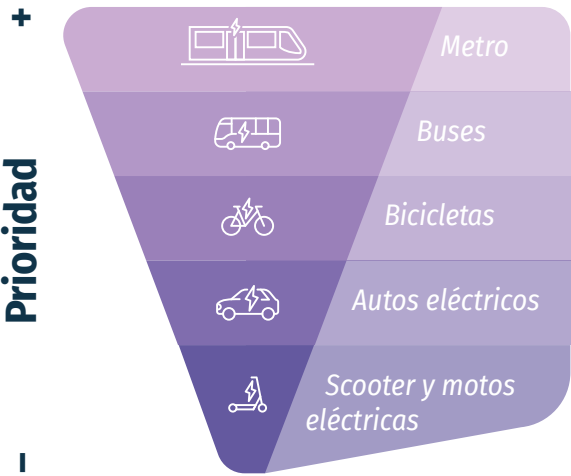


Figura 1. Pirámide de Electromovilidad con enfoque de género. Fuente: Elaboración propia.

AGRADECIMIENTOS

Los autores agradecemos al Núcleo de electromovilidad y entorno urbano EMOVE del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica y en especial a los colegas que son parte del Núcleo y colaboraron en los talleres: Patricia Galilea y Héctor Novoa.

Agradecemos al Centro UC de Energía y a su director Álvaro Videla y al equipo de trabajo que apoyó la realización de los talleres: Naomi Ahumada y Lorena Cisternas. Proyecto: Mujeres y sus actitudes hacia la electromovilidad en ciudades (ELECTRA). II202311. Concurso de Investigación Interdisciplinaria, 2023 - 2024

REFERENCIAS

- Buranelli de Oliveira, M., Moretti Ribeiro da Silva, H., Jugend, D., De Camargo Fiorini, P., & Paro, C. E. (2022).** *Factors influencing the intention to use electric cars in Brazil*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 155, 418-433. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.11.018>
- Chaves, M., Segura, R., Speroni, M., & Cingolani, J. (1).** *Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina)*. *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 41-67. <https://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3602>
- Gauvin, L., Tizzoni, M., Piaggese, S., Young, A., Adler, N., Verhulst, S., Ferres, L., & Cattuto, C. (2020).** *Gender gaps in urban mobility*. *Humanities and Social Sciences Communications*, 7(1), 1-13. <https://doi.org/10.1057/s41599-020-0500-x>
- Directorio de Transporte Público Metropolitano-DTPM (2025).** *Informe de Género y Movilidad 2023-2024*. https://www.dtpm.cl/descargas/informe_genero/Informe%20de%20Genero%2023-24.pdf
- Gobierno de Chile. (2022).** *Estrategia Nacional de Electromovilidad*. <http://biblioteca.digital.gob.cl/handle/123456789/3773>
- Gobierno de Chile (2023).** *Hoja de Ruta Electromovilidad*. Disponible en https://energia.gob.cl/sites/default/files/documentos/hoja_de_ruta_para_el_avance_de_la_electromovilidad_en_chile_acciones_concretas_al_2026.pdf
- Larracilla Razo, D. (2021).** *Movilidad(es) del cuidado: Una aproximación desde el género, la interseccionalidad y la interdependencia en San Pedro de la Paz, Chile (Tesis de Magíster en Diseño Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile)*. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia SENADIS & SENAMA (2022)** *Encuesta de Discapacidad y Dependencia ENDIDE 2022* <https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/endide-2022>
- Ministerio del Medio Ambiente. (2020).** *Contribución Determinada a Nivel Nacional de Chile (NDC): Actualización 2020*. Gobierno de Chile. https://mma.gob.cl/wp-content/uploads/2020/04/NDC_Chile_2020_español-1.pdf
- Ministerio del Medio Ambiente. (2025).** *Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) de Chile*. Gobierno de Chile. <https://cambioclimatico.mma.gob.cl/contribucion-determinada-ndc/descripcion-del-instrumento/>

- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno de Chile. (2023).** *Política de equidad de género en transportes 2023-2026*. Unidad de Género y Reportabilidad. <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2018/11/POLITICA-DE-GENERO-2023.pdf>
- Hurtubia, R., Waintrub, N. y Raveau, S. (2024).** *Encuesta de movilidad de Santiago 2024 (EMS 2024): Informe de resultados*. CEDEUS. <https://www.cedeus.cl/blog/2024/08/21/encuesta-de-movilidad-de-santiago-go-2024/>
- Kawgan-Kagan, I. (2020).** *Are women greener than men? A preference analysis of women and men from major German cities over sustainable urban mobility*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, 100236. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100236>
- Ortiz, Escalante, S., Ciocoleto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., Valdivia, B. (2021).** *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. CAF Banco de Desarrollo de América Latina. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>
- Ottesen, A., Banna, S., & Alzougool, B. (2023).** *Women Will Drive the Demand for EVs in the Middle East over the Next 10 Years — Lessons from Today's Kuwait and 1960s USA*. *Energies*, 16(9), 3756. <https://doi.org/10.3390/en16093756>
- Prakash, N., Kapoor, R., Kapoor, A., & Malik, Y.S. (2014).** *Gender preferences for alternative energy transport with focus on electric vehicle*. *Journal of Social Sciences*, 10, 114-122. <https://thescipub.com/abstract/10.3844/jssp.2014.114.122>
- Rojas, C., Vecchio, G., & Waintrub, N. (2024).** *Actitudes de mujeres hacia la electromovilidad*. *Revista De Urbanismo*, (51), 1–15. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2024.75881>
- Yuan, Y., Masud, M., Chan, H., Chan, W. y Brubacher, JR (2023).** *Interseccionalidad y movilidad urbana: Una revisión sistemática sobre las diferencias de género en la adopción del transporte activo*. *Journal of Transport & Health*, 29, 1–18. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101572>



DOCUMENTO PARA POLÍTICA PÚBLICA
