



CENTRO DE TRANSPORTE ACTIVO



Santiago Cómo Vamos corresponde a un primer intento por levantar indicadores ciudadanos en materia de transporte activo y calidad de vida a nivel comunal. Se trata de un pequeño set de indicadores que tienen por objetivo evaluar el desempeño de las municipalidades en relación al fomento de la bicicleta y el desarrollo de la bicicultura.

Sabemos que el estudio no cumple con condiciones metodológicas que le permitan tener resultados proyectables a la población en general, pero esperamos que sirva para ir generando empoderamiento ciudadano en los distintos barrios y comunidades que conforman nuestra capital y, más aún, el país entero.

Se trata de un instrumento que tiene por objetivo el que los ciudadanos y ciudadanas cuenten con la información que les permita exigir, a las autoridades de su comuna, mejores esfuerzos por fomentar el uso de la bicicleta y, sobretodo, por construir infraestructura ciclo-inclusiva de calidad.

Antecedentes

La ficha fue respondida por 61 personas de distinto sexo, edad y niveles de experiencia andando en bicicleta.

| Sexo | | Edad | | | Experiencia pedaleando | | |
|--------|-------|-------------------------|--------------------------------|--------------------------|------------------------|-------|---------|
| Hombre | Mujer | Joven (19 a 29 años) | Adulto Joven (30 a 44 años) | Adulto (45 a 64 años) | Poca | Media | Expert@ |
| 46% | 54% | 57% | 28% | 15% | 20% | 58% | 22% |

Resultados Principales

I. Uso de la bicicleta y otros medios

Más de la mitad de los encuestados declara utilizar la bicicleta como medio de transporte, tanto durante días laborales, como los fines de semana. Vemos que en general, el uso de formas de movilidad sustentable tiende a disminuir los fines de semana (salvo la caminata) y, por contrapartida, el automóvil particular es mucho más utilizado.

| Modo | Forma habitual de viajar: | |
|-----------|---------------------------|---------------|
| | Lunes a viernes | Fin de semana |
| Caminata | 38% | 46% |
| Bus | 46% | 30% |
| Metro | 52% | 29% |
| Bicicleta | 61% | 59% |
| Automóvil | 22% | 50% |
| Otro | 3% | 4% |

2. Evaluación de las Municipalidades

Fueron evaluadas 20 comunas: Calera de Tango, Chiguayante, Cerro Navia, Concepción, Conchalí, Estación Central, Las Condes, Lo Espejo, La Florida, La Pintana, La Reina, Maipú, Ñuñoa, Providencia, Pedro Aguirre Cerda, Peñalolén, Pudahuel, Santiago, San Miguel y Vitacura. De éstas, las con mayor representación fueron: **Providencia** (21%), **Ñuñoa** (18%), **Santiago** (16%) y **Las Condes** (10%). El 4% corresponde a regiones, representadas por Concepción y Chiguayante.

| Las autoridades de tu comuna ¿Están comprometidas con el fomento de la bicicleta? | |
|--|-----|
| Sí | 53% |
| No | 47% |

| En los últimos 12 meses, el desarrollo de la bicultura en tu comuna... | |
|---|-------|
| Disminuyó | 9,5% |
| Se mantuvo | 39% |
| Aumentó | 52,5% |

En relación al compromiso con el fomento de la bicicleta, la opinión respecto de las municipalidades está dividida, aunque hay una tendencia hacia una evaluación positiva. Lo mismo ocurre con el desarrollo de la bicultura, que mayormente se considera en aumento.

| Comuna | Las autoridades de tu comuna ¿Están comprometidas con el fomento de la bicicleta? | |
|---------------|--|-----------|
| | Sí | No |
| Providencia | 77% | 23% |
| Ñuñoa | 70% | 30% |
| Santiago | 33% | 67% |
| Las Condes | 17% | 83% |

*No se incluyen las comunas con menos de 3 cuestionarios respondidos.

| Comuna | En los últimos 12 meses, el desarrollo de la bicultura en tu comuna... | | |
|---------------|---|-------------------|----------------|
| | Disminuyó | Se mantuvo | Aumentó |
| Providencia | - | 23% | 77% |
| Ñuñoa | - | 18% | 82% |
| Santiago | - | 70% | 30% |
| Las Condes | 40% | 20% | 40% |

*No se incluyen las comunas con menos de 3 cuestionarios respondidos.

Si desagregamos los datos por comuna, en ambas preguntas se pueden apreciar notables diferencias entre Providencia y Ñuñoa -en general bien evaluadas- en comparación a Santiago y Las Condes, especialmente esta última, en donde al parecer los vecinos no están contentos con los avances hechos hasta el momento en fomento y desarrollo de la bicicleta.

| Comuna | Nota promedio |
|---------------|----------------------|
| Todas (20) | 3,8 |
| Providencia | 5,2 |
| Ñuñoa | 4,6 |
| Santiago | 3,5 |
| Las Condes | 2,8 |

Considerando que la nota máxima es un 7, es clarísimo que hay una deuda pendiente en el fomento de la bicicleta por parte de los municipios. En los casos de las comunas más representadas, si bien Providencia tiene la mejor nota, todavía está muy alejada del máximo. A su vez, las notas “rojas” implican grandes desafíos por delante para Santiago y Las Condes.

3. Seguridad

El **82%** de los encuestados señaló que no cuenta con una ruta segura para asistir a su escuela, universidad o trabajo, al tiempo que un **89%** dijo que utilizaría la bicicleta para ese viaje si contara con dicha ruta. Al mismo tiempo, el **28%** dijo haber sufrido algún accidente en bicicleta durante los últimos 12 meses, pero ninguno de carácter grave.

Con respecto al robo de bicicletas, **un tercio** de los encuestados dijo haber sufrido este delito (o alguien de su hogar) en el último año, pero sólo un **30%** de ellos hizo la denuncia respectiva en Carabineros. Esto nos pone en alerta acerca de la necesidad de contar con un mejor sistema para terminar efectivamente con el robo y comercialización ilegal de bicicletas.

4. Evaluación de ciclovías

En una escala cuyo puntaje mínimo es de 1 punto (Muy Malo) y el máximo (Excelente) es de 5 puntos, las ciclovías evaluadas –en conjunto- obtuvieron un puntaje medio de **2,6 puntos**, es decir, prácticamente la mitad del máximo. Esto significa que la infraestructura ciclo-inclusiva con la que contamos, especialmente en Santiago, todavía deja mucho que desear.

Las ciclovías/ciclobandas evaluadas:

| Ciclovía o Ciclobanda evaluada | Puntaje Medio | Cantidad de evaluaciones |
|---------------------------------|---------------|--------------------------|
| Vespucio – Vitacura | 4 | 1 |
| Curicó/Tarapacá - Santiago | 3,3 | 1 |
| Grecia – Peñalolén | 3,2 | 1 |
| Antonio Varas – Ñuñoa | 3,1 | 2 |
| Pocuro – Providencia | 3 | 6 |
| Antonio Varas – Providencia | 2,8 | 4 |
| Isabel la Católica – Las Condes | 2,8 | 4 |
| Simón Bolívar - Ñuñoa | 2,7 | 1 |
| Matta - Santiago | 2,6 | 2 |
| Doctor Johow – Ñuñoa | 2,5 | 1 |
| Prat – Concepción | 2,5 | 1 |
| Alameda – Santiago | 2,4 | 3 |
| Larraín – La Reina | 2,3 | 1 |
| Parque Bustamante – Santiago | 2,3 | 1 |
| Vicuña Mackenna – La Florida | 2,3 | 1 |
| 5 de Abril – Estación Central | 2,2 | 3 |
| Santa Isabel – Santiago | 2,2 | 1 |
| Dublé Almeyda – Ñuñoa | 1,9 | 3 |
| Vespucio Sur - Conchalí | 1,8 | 1 |
| Central – Lo Espejo | 1,6 | 1 |

Podemos apreciar que la infraestructura del sector oriente en general está mejor evaluada (por sobre la media), y en cambio, comunas del poniente con menos recursos, como Conchalí y Lo Espejo, son las peor consideradas.

Según las mejores prácticas internacionales, una buena ciclovía o ciclobanda debe cumplir con cinco requisitos: ser coherente, directa, cómoda, segura y atractiva. El requisito de ser una ruta atractiva no se incluyó en esta ocasión, ya que es una de las fortalezas que tenemos en nuestro país. A continuación pasaremos revista al desempeño de nuestra ciudad según estos principios.

| Requisito | Puntaje medio |
|-----------|---------------|
| Coherente | 2,9 |
| Directa | 2,6 |
| Cómoda | 2,7 |
| Segura | 2,3 |

En general, no hay diferencias muy significativas entre cada requisito, pero de todas formas podemos decir que nuestras ciclovías son mejor evaluadas en su coherencia y peor evaluadas en su seguridad. Veamos ahora el desempeño por las comunas más representadas.

| Comuna | Requisito | | | |
|-------------|-----------|---------|--------|--------|
| | Coherente | Directa | Cómoda | Segura |
| Providencia | 3,3 | 3 | 3,3 | 2,8 |
| Nuñoa | 2,7 | 2,9 | 2,4 | 2,1 |
| Santiago | 3 | 2,4 | 2,7 | 2,4 |
| Las Condes | 3,1 | 2,2 | 2,7 | 2,2 |

Las rutas se caracterizan por su fortaleza en el ámbito de la coherencia, donde obtienen sus mejores puntajes, salvo el caso de Nuñoa, cuyos recorridos son algo más directos y conectados. Sin embargo, no hay que perder de vista que los puntajes más altos todavía están lejos del máximo ideal (5 puntos).

Algunas reflexiones finales

Los habitantes de nuestra capital en general tienen disposición a usar la bicicleta -ya sea como medio de transporte o recreación- y de hecho lo hacen en buena medida, como muestran los datos presentados. En este sentido, hay un interés por saber qué están haciendo las municipalidades para contribuir en la inclusión de la bicicleta en el desarrollo de la ciudad.

La percepción mayoritaria es que el desarrollo de la bicicultura va en aumento en el país, pero todavía falta un mayor compromiso de nuestras autoridades, que no son bien evaluadas por la población en este aspecto.

Por otro lado, si bien Santiago cuenta con ciclovías, éstas en primer lugar se concentran mayormente en el sector oriente de la capital, donde habita la población con mayores recursos. Por otro lado, la gran mayoría de ellas no cumplen a cabalidad con los requisitos de calidad dictados por las mejores prácticas internacionales, especialmente en materia de seguridad.

En conclusión, podríamos decir que hay una corriente de opinión mayoritaria que es favorable al uso de la bicicleta, pero todavía nos queda mucho por hacer tanto en materia de promoción de su utilización, como en la construcción de infraestructura y facilidades de buena calidad, que efectivamente garanticen el libre desplazamiento a tracción humana por la ciudad.