

INFORME DIAGNÓSTICO TRANSPORTE PÚBLICO EN IQUIQUE Y ALTO HOSPICIO

Resultados Encuesta Fase Uno, levantamiento
diciembre 2022

Los estudios de movilidad tienen un rol fundamental en la planificación de los sistemas de transporte de las ciudades. Para este caso, se presenta un diagnóstico de la percepción de la movilidad de las personas en los perímetros de exclusión de Iquique y Alto Hospicio, el cual permite atender las demandas y necesidades de personas usuarias del transporte público, integrando el enfoque de género.

DTPR – Seremitt Región Tarapacá
Coordinación de Usuarios Subtrans.

Índice

Introducción	4
Perfiles sociodemográficos	5
<i>Gráfico 1: Distribución total según comuna</i>	5
Gráfico 2: Distribución total por género	6
Gráfico 3: Distribución total según rango etario	6
Gráfico 4: Distribución según nivel educacional	7
Gráfico 5: Distribución según rango ingresos	7
Gráfico 6: Distribución según ocupación	8
Gráfico 7: Distribución Personas en situación de discapacidad	8
Género e inclusión	9
Gráfico 8: Comuna, género y rango etario	9
Gráfico 9: Comuna, género y país de origen	10
Gráfico 10: Comuna género y rango de ingresos	10
Gráfico 11: Comuna, género y Personas en situación de discapacidad	11
Gráfico 12: Comuna género y persona acompañante	11
Gráfico 13: Comuna género y ocupación (dependiente, independiente, profesional, técnico, cesante, persona dueña de casa, persona estudiante)	12
Tipos de movilidad utilizados	13
Gráfico 14: Ranking modo de transporte más utilizado	13
Gráfico 15: Ranking modo de transporte más utilizado por comuna y rango edad	14
Gráfico 16: Ranking modo de transporte más utilizado por personas con discapacidad	14
Gráfico 17: Ranking modo de transporte más utilizado por persona acompañante	15
Gráfico 18: Ranking modo de transporte más utilizado según rango de ingresos.	16
Gráfico 19: Ranking modo de transporte más utilizado según ocupación	17
Evaluación Transporte Público	17
Gráfico 20: Evaluaciones por comuna y género	18
Gráfico 21: Dispersión de notas de evaluación por rango etario	18
Gráfico 22: Dispersión según nota y género	19
Gráfico 23: Dispersión según nota y comuna	19
Gráfico 24: Dispersión según nota y rango de etario	20
Gráfico 25: dispersión según nota por atributo	20
Gráfico 26: Dispersión según nota por atributo y género	21

Gráfico 27: Dispersión según nota por atributo y comuna	21
Gráfico 28: dispersión según nota por atributo y rango de edad	22
Gráfico 29: Dispersión según nota por atributo por personas acompañantes	22
Experiencias de viaje	22
Gráfico 30: Personas que han tenido dificultades según comuna y género	23
Gráfico 31: Personas en Situación de Discapacidad que han tenido dificultades	23
Gráfico 32: Personas acompañantes que han tenido dificultades	24
Gráfico 33: Ranking dificultades a bordo del bus (micro).	24
Gráfico 34: Comparativa dificultades según género	25
Gráfico 35: Comparativo dificultades según comuna	25
Gráfico 36: Comparativo dificultades según rango de edad	26
Gráfico 37: Comparativo problemática persona acompañante	27
Gráfico 38: Comparativo dificultades Personas en situación de discapacidad	28
Participación y vinculación	29
Gráfico 39: Conocimiento canales según género comuna y rango de edad	29
Gráfico 40: Conocimiento canales según comuna y rango de edad	29
Gráfico 41: Conocimiento medidas innovación	30
Gráfico 42: Conocimiento medidas innovación según género comuna	30
Gráfico 43: Conocimiento medidas innovación según comuna y rango de edad	31
Conclusiones	32

Introducción

En el siguiente informe se presentan los resultados de la encuesta a cerca de la Percepción del Transporte Público en las comunas de Iquique y Alto Hospicio, particularmente en los Perímetros de Exclusión (PE) de cada territorio. El objetivo de la encuesta es conocer la percepción, mediante evaluaciones de usuarias y usuarios del transporte público, generando un diagnóstico en base a la movilidad en estas comunas, para comprender la situación actual y poder generar propuestas de mejoras en los planes futuros, incluyendo el enfoque de género e inclusión en su diseño y ejecución. Esta encuesta fue abordada en función de los siguientes elementos:

- Analizar el perfil sociodemográfico
- Variables de género e inclusión
- Perfiles de movilidad
- Evaluación de experiencias en el transporte público
- Participación y vinculación de personas usuarias

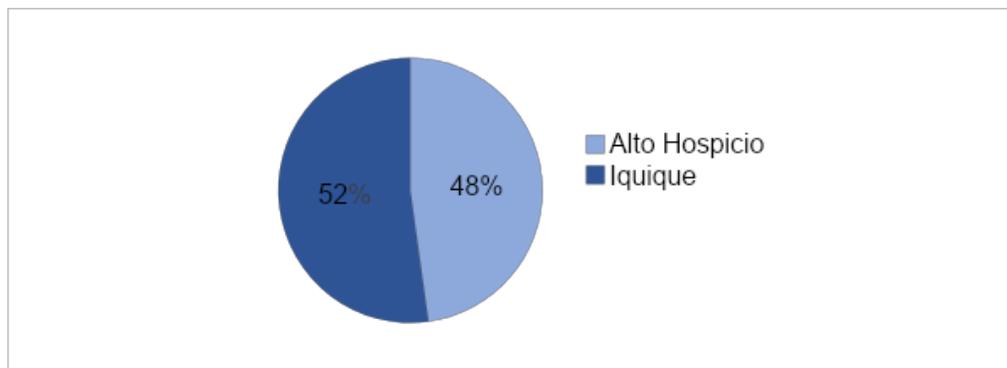
La encuesta se llevó a cabo de manera presencial en áreas representativas según criterios de movilidades definidas con el equipo técnico, y orientada a todas las personas usuarias, con especial foco en personas cuidadoras, personas mayores, personas en situación de discapacidad o movilidad reducida, mujeres y estudiantes. De igual manera, la encuesta se aplicó de manera virtual por medio de un Mini Sitio de Subtrans, abierto a todas las personas interesadas en contestarla. La aplicación tuvo una duración de un mes entre diciembre 2022 y enero 2024 y contó con el esfuerzo del equipo regional de la Seremi de Transportes y Seremi de la Mujer y EG de Tarapacá, DTPR regional y nivel central y Coordinación de Usuarios de la Subsecretaría de Transportes.

Perfiles sociodemográficos

La movilidad de las personas está estrechamente relacionada con la vida social, productiva y cultural de la sociedad. Las personas deben trasladarse a los lugares donde se desarrollan las actividades, las cuales responden a las distintas necesidades y deseos de cada quien. En ese sentido, el sistema de movilidad no es neutral a las desigualdades de género, las diferencias por rango etario, los niveles de escolaridad, ingresos económicos, personas al cuidado o personas en situación de discapacidad, teniendo experiencias, requerimientos y necesidades distintas. En ese marco, es necesario obtener un perfil de las personas usuarias del transporte público, incluyendo estas variables que permiten conocer las dinámicas de la movilidad en determinados territorios, con el fin de apuntar a una continua mejora en la calidad de los servicios en cuanto a diseño y operación del sistema de transporte público, garantizando el acceso inclusivo para todas las regiones.

La conurbación Iquique-Alto Hospicio corresponde a la tercera área metropolitana más poblada del norte de Chile, con 299.843 habitantes, los cuales 191.468 pertenecen a Iquique y 108.375 según el censo de 2017. Para este estudio, se obtuvieron 386 respuestas de personas usuarias las cuales 185 pertenecen a Alto Hospicio (48%) y 202 (52%) a Iquique, entendiendo que Iquique cuenta con mayor población. Las personas encuestadas han vivido un promedio de 14,3 años en la comuna de Alto Hospicio y 29,1 años en la comuna de Iquique.

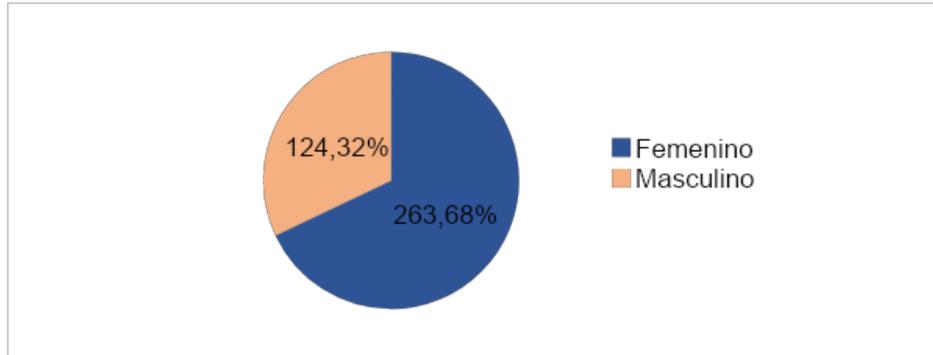
Gráfico 1: Distribución total según comuna



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En la conurbación Iquique-Alto Hospicio, existe una distribución poblacional por género equivalente a 50% para cada una, según Censo 2017. Sin embargo, las mujeres son las principales usuarias del transporte público (55%) a nivel nacional (Política de Género MTT 2023), lo que podría explicar su mayor participación en esta encuesta, en donde 263 respuestas pertenecen al género femenino equivalente al 68% del total, versus 124 al género masculino, equivalente al 32%.

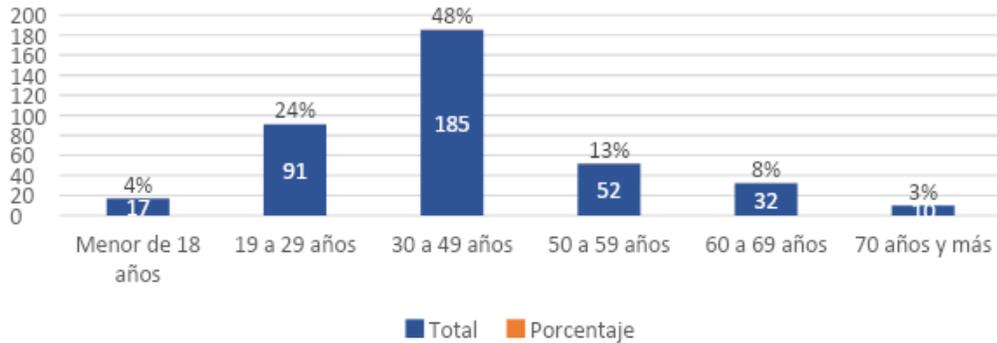
Gráfico 2: Distribución total por género



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En la encuesta el rango etario que más participó fue de 30 a 49 años con un 48% del total, seguido por el rango de 19 a 29 años con un 24%. Aquello podría explicarse al acceso a la versión web de la encuesta y su mayor participación de personas nativas digitales o con mayor habilidad para ello.

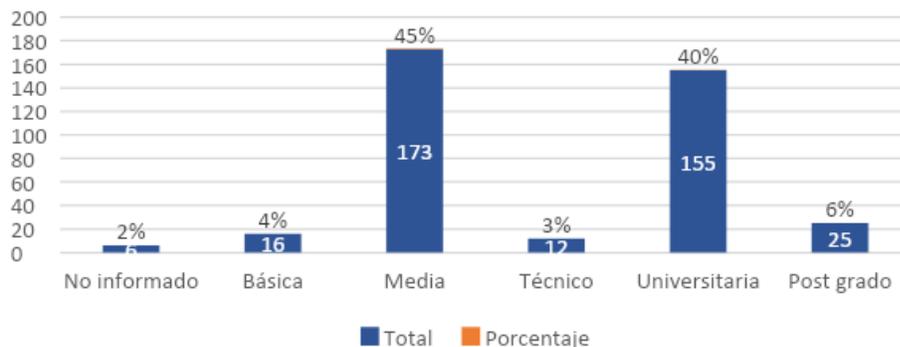
Gráfico 3: Distribución total según rango etario



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto al nivel educacional, una gran parte de las personas encuestadas completó la educación media, correspondiente a un 45%, seguido de un 40% que alcanzó el nivel universitario, siendo estos los dos niveles educacionales predominantes.

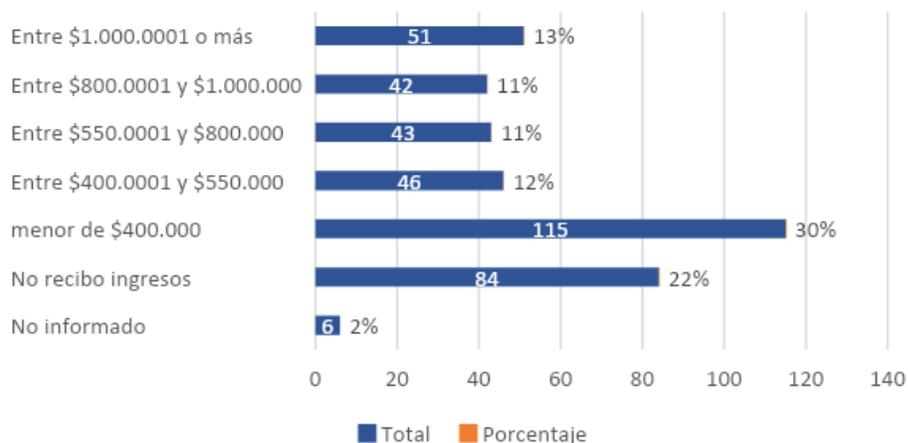
Gráfico 4: Distribución según nivel educacional



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto a la distribución según rango de ingresos, se puede desprender que más del 50% de los usuarios y usuarias poseen un ingreso menor a \$400.000 (30%) o no recibe ingresos (22%).

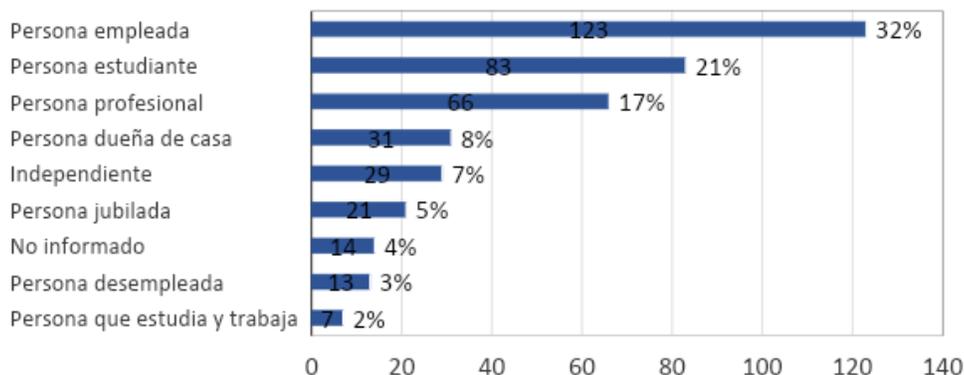
Gráfico 5: Distribución según rango ingresos



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto a la ocupación de las personas usuarias, la mayoría corresponde a personas empleadas (32%), personas estudiantes (21%) y personas profesionales (17%), mientras que las personas desempleadas corresponden a un 3%. Además, la gran mayoría de las personas encuestadas proviene de **Chile (88%)** seguido por Bolivia (7%), Venezuela (2%) y Perú (2%).

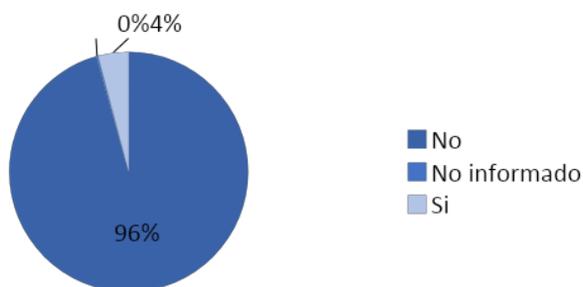
Gráfico 6: Distribución según ocupación



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Como se comentó inicialmente, es importante considerar la percepción de personas en Situación de Discapacidad debido a las distintas realidades y complejidades que experimentan en el transporte público. De esta forma, se contó con la participación de **16 personas** auto definidas en situación de discapacidad, correspondiente a un 4% del total de participantes.

Gráfico 7: Distribución Personas en situación de discapacidad



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Por otro lado, están las *personas acompañantes*, las cuales cumplen un rol fundamental en las *labores de cuidado*. Se contó con la participación de 56 personas acompañantes, las cuales corresponden a un 15% del total. Cabe destacar que esta categoría sigue siendo muy invisibilizada, incluso por quienes llevan a cabo las labores de cuidado, por lo cual este porcentaje podría no ser representativo.

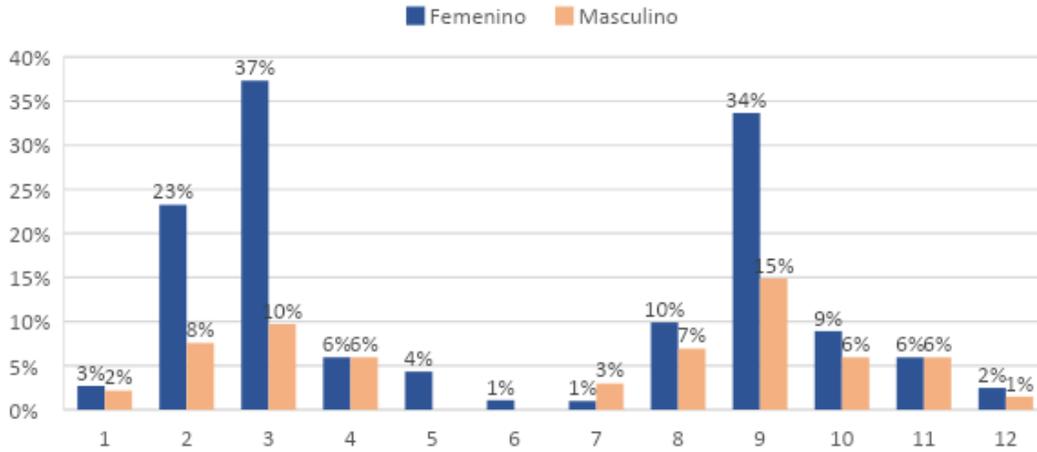
Género e inclusión

Las personas usuarias poseen identidades y posiciones sociales distintas, las cuales van construyendo un espacio público a partir de dinámicas e interacciones entre las personas, donde se establecen estereotipos, violencias e inequidades. En ese contexto, los desplazamientos y experiencias entre personas usuarias, es distinta, asociado a una construcción social histórica de roles y estereotipos de género asignando, por ejemplo, de manera exclusiva a las mujeres las labores de cuidado, lo que influye en la caracterización de sus viajes. A su vez, existen otras condiciones que distinguen e impactan en la experiencia de los usuarios y usuarias como la edad, situación de discapacidad, etnia, orientación sexual, acceso a la educación, nivel de ingresos, ubicación geográfica, etc.

Dado lo anterior, en esta sección se realizarán cruces de variables en donde se identifican aspectos relativos al género y actividades diarias de las personas que respondieron esta encuesta. De esta manera, se determinará qué y cuántas personas realizan actividades vinculadas al cuidado (considerando el concepto de movilidad del cuidado como aquel asociado a actividades con los propósitos de buscar o dejar a alguien, buscar o dejar algo, visitar a alguien, acompañar a alguien que lo requiera, ir de compras, hacer trámites). Así, en esta etapa se podrán vislumbrar algunas señales generales sobre estos parámetros que permitan establecer medidas que se ajusten a las necesidades de quienes no necesariamente se movilizan en horarios puntas, o, de acuerdo a patrones unidireccionales (casa-trabajo), sino que también se consideran los desplazamientos poligonales característicos del género femenino, precisamente por desarrollar “varias” actividades al día.

En primer lugar, se observa que en la encuesta hay una mayor participación femenina en ambas comunas, fundamentalmente adultas y adultas-jóvenes que corresponden a edades entre los 30 a 49 años y 19 a 29.

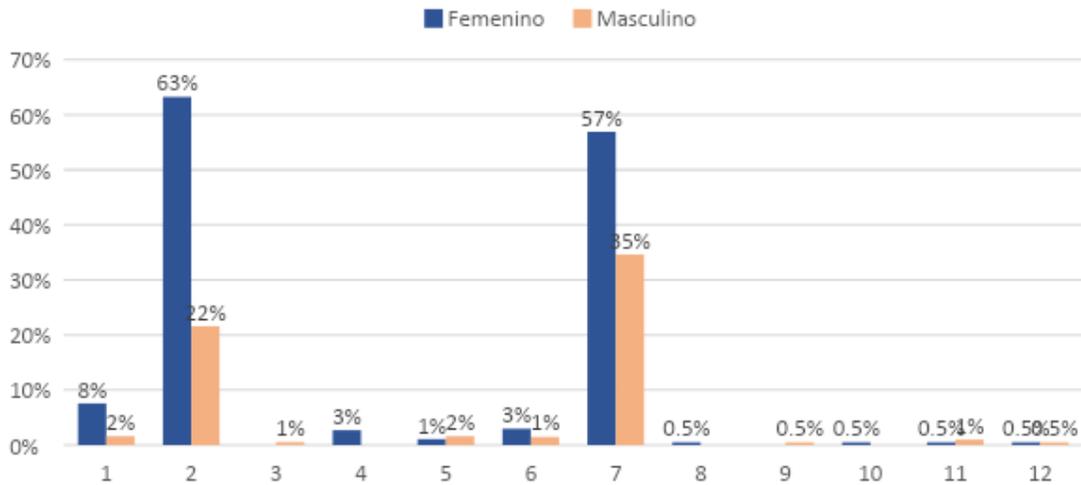
Gráfico 8: Comuna, género y rango etario



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto al país de origen, se observa que hay un predominio de Chile en ambos géneros y ambas comunas, destacándose un alto porcentaje de mujeres provenientes de Chile que viven en Alto Hospicio (63%).

Gráfico 9: Comuna, género y país de origen

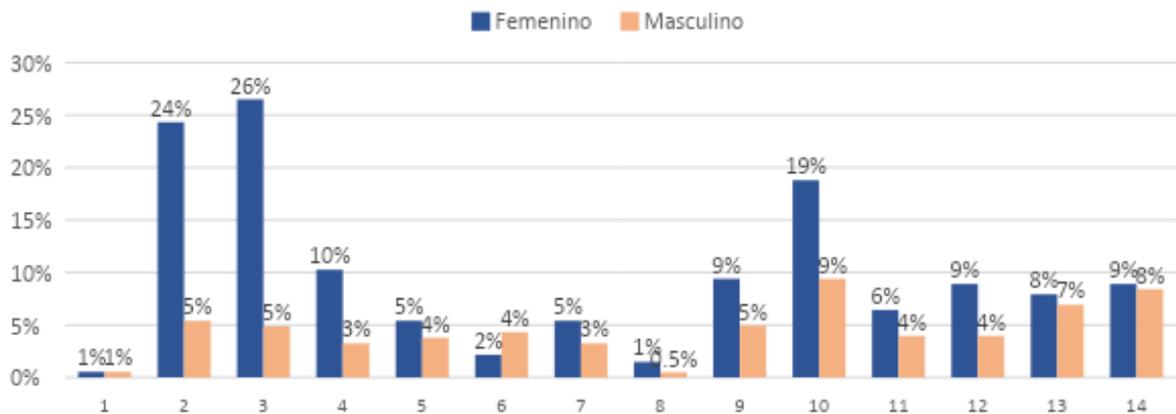


Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Un aspecto importante a considerar es el cruce de género y rango de ingresos. Para el género femenino, tanto en Alto Hospicio como en Iquique, predomina el ingreso menor a \$400.000 (26% y 19% respectivamente). En el caso de Alto Hospicio, predomina también el no recibir ingresos. A su vez, se observa una brecha de género. La relevancia de esta evidencia guarda relación con el poder adquisitivo de las personas y de las decisiones de movilidad de acuerdo a este criterio, es decir,

debido a que las personas de género femenino perciben ampliamente menos ingresos, son quienes optan por utilizar el transporte de mayor acceso, en este caso, el público.

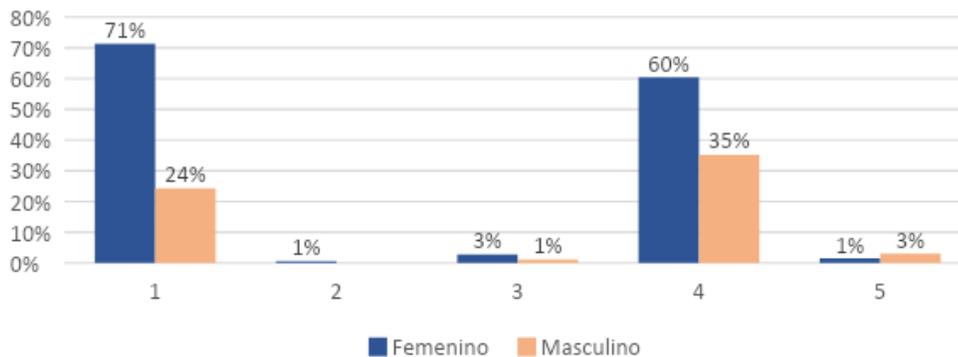
Gráfico 10: Comuna género y rango de ingresos



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto a Personas en Situación de Discapacidad, se observa que la mayoría pertenece al género femenino en ambas comunas, con una diferencia mayor con respecto al género masculino en Alto Hospicio (71% mujeres en situación de discapacidad v/s 24% de hombres en situación de discapacidad).

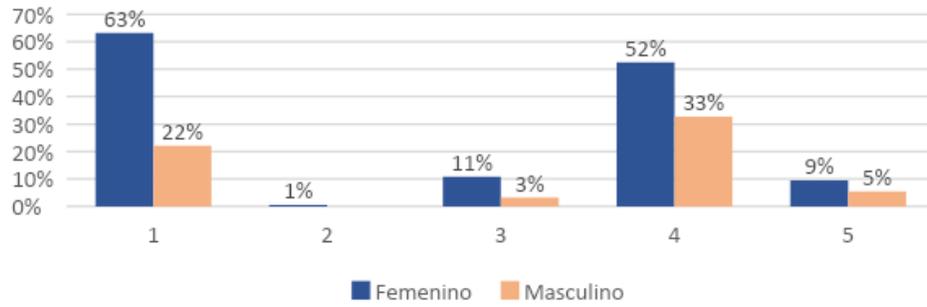
Gráfico 11: Comuna, género y Personas en situación de discapacidad



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

El siguiente gráfico muestra que, tanto en Alto Hospicio como Iquique, las personas acompañantes son la minoría (14% en ambas comunas) y quienes cumplen con esta característica son en su gran mayoría mujeres, lo que se relaciona con su rol histórico asociado a las labores de cuidado.

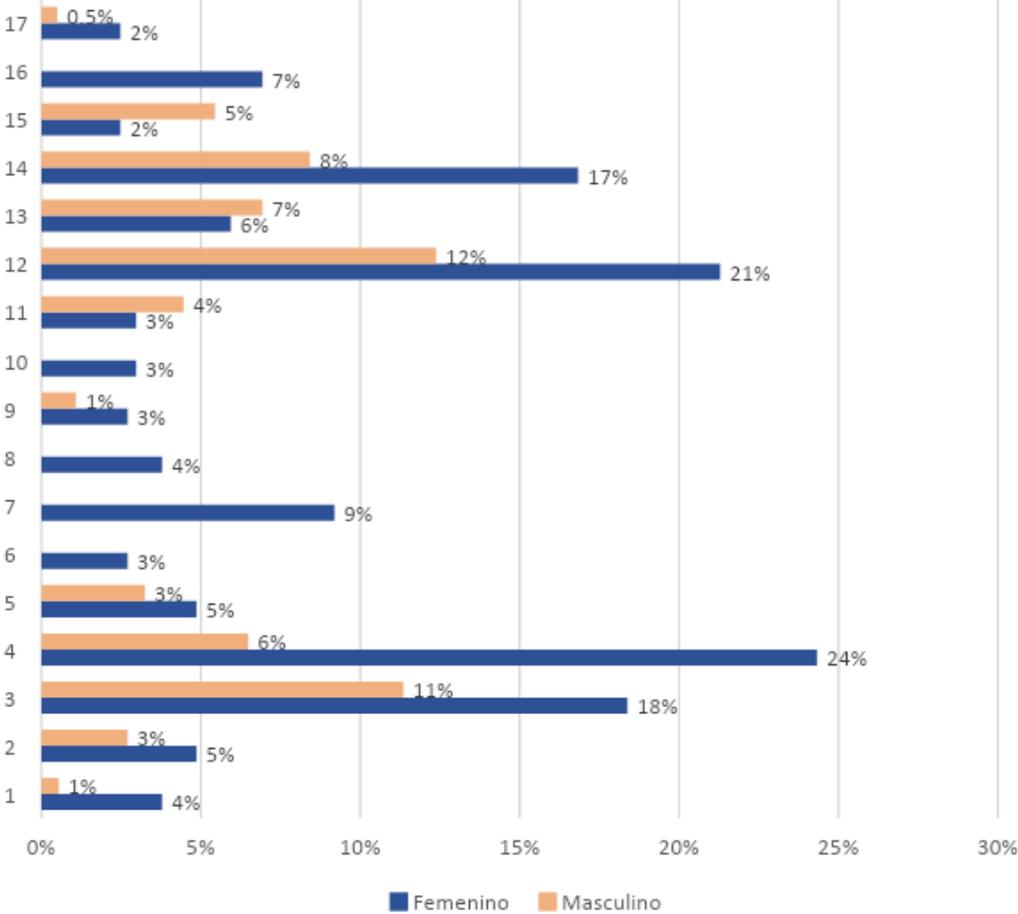
Gráfico 12: Comuna género y persona acompañante



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Del gráfico se desprende que, en Iquique gran parte de la población corresponde a personas empleadas o profesionales. También se cuenta con mujeres dueñas de casa (7%), asociado al rol de administración y cuidado del hogar. En el caso de Iquique, se cuenta con mayor presencia de personas empleadas y en el caso de Alto Hospicio de personas estudiantes, fundamentalmente mujeres.

Gráfico 13: Comuna género y ocupación (dependiente, independiente, profesional, técnico, cesante, persona dueña de casa, persona estudiante)



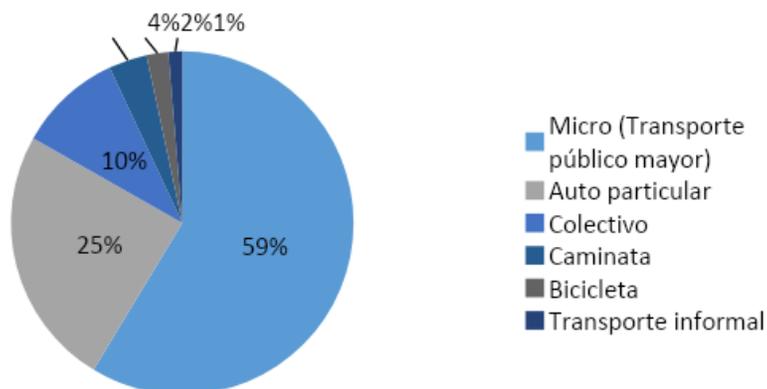
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Tipos de movilidad utilizados

Uno de los análisis más relevantes, debido a que está dentro del margen de acción como ministerio en cuanto a las movilidades, tiene que ver en las “formas” de movilidad o de desplazamiento que utilizan las personas. Particularmente en este levantamiento el interés se centra en la cantidad de personas y qué perfiles son las que utilizan el transporte público mayor, las micros (perímetros regulados). No obstante, lo anterior, identificar otros modos de transporte permite generar acciones para incentivar las intermodalidades (combinación de formas de movilidad), fomentar la convivencia vial y apuntar a un sistema integrado y eficiente a largo plazo.

En relación a lo anterior y según la encuesta, el modo de transporte más utilizado por las personas usuarias es la micro (59%), seguido por el auto particular (24%) y el taxi colectivo (10%).

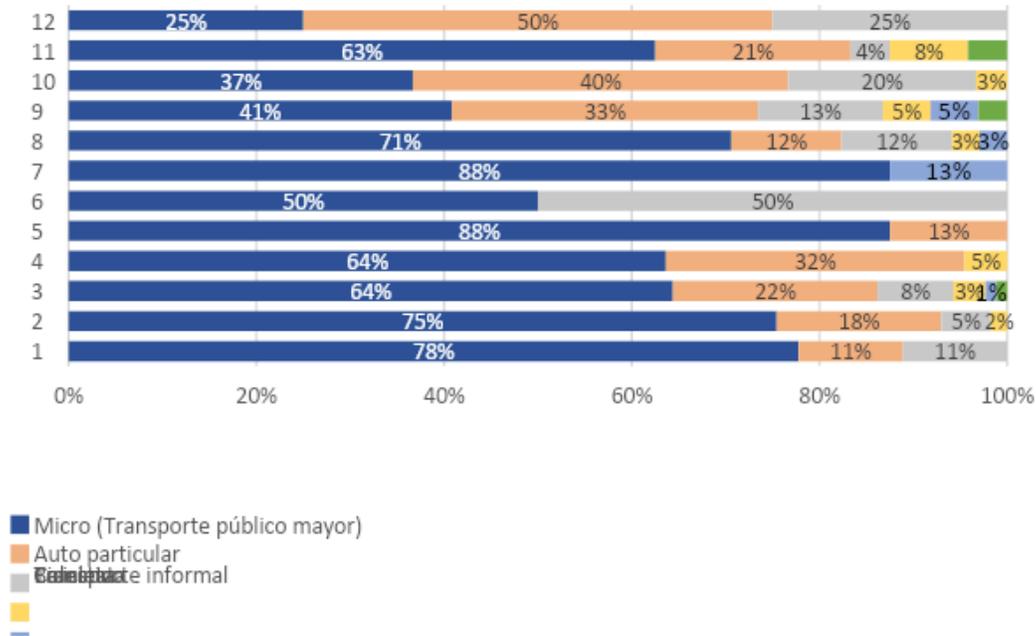
Gráfico 14: Ranking modo de transporte más utilizado



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Al incorporar el rango de edad al transporte más utilizado por comuna, se puede apreciar que las personas usuarias de Iquique, menores de 18 años y de entre 19 a 29 años, ocupan mayoritariamente el transporte público mayor, mientras que el segmento de 70 años y más y 50 a 59 años ocupan principalmente el automóvil particular. En cambio, en Alto Hospicio para casi todos los segmentos de edades la micro es el transporte más utilizado, con excepción del segmento 70 años y más, quienes utilizan la micro y el colectivo en igual medida (50%).

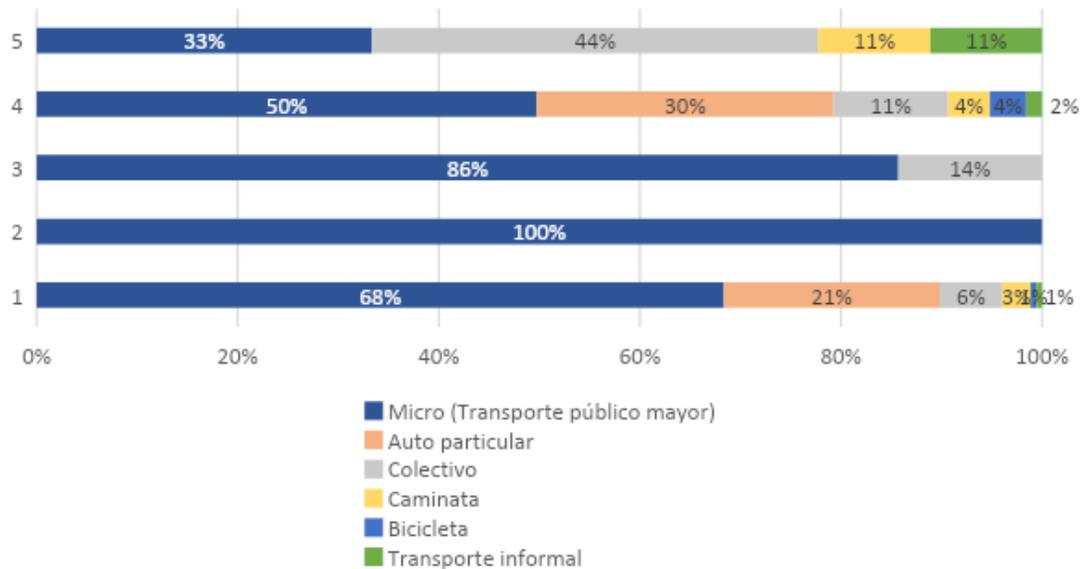
Gráfico 15: Ranking modo de transporte más utilizado por comuna y rango edad



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Por otro lado, el transporte más utilizado por personas en situación de discapacidad, en Iquique, corresponde al taxi colectivo (44%), seguido por la micro (33%), mientras que en Alto Hospicio el transporte más utilizado por personas en situación de discapacidad corresponde a la micro (86%) seguido por el taxi colectivo (14%).

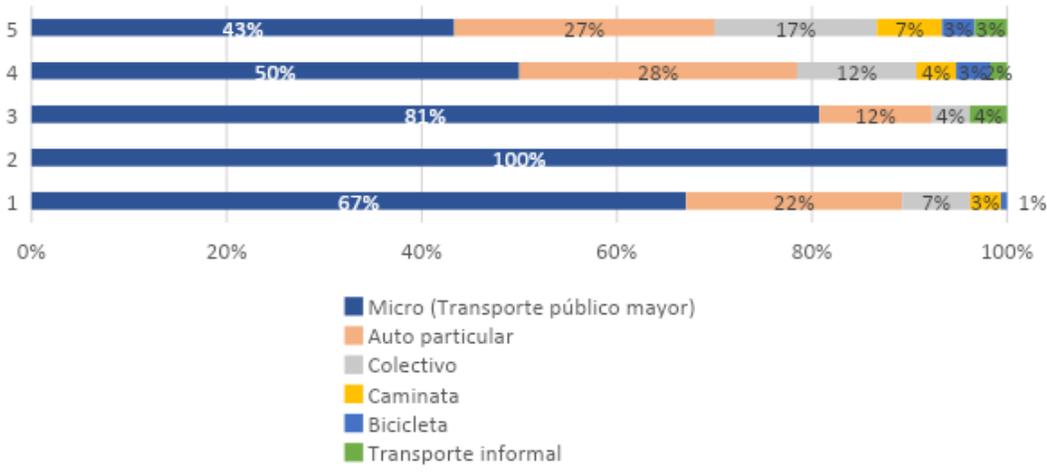
Gráfico 16: Ranking modo de transporte más utilizado por personas con discapacidad



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto a las personas acompañantes, el transporte más utilizado en ambas comunas es la micro (43% en Iquique y 81% en Alto Hospicio) seguido del taxi colectivo (27% en Iquique y 12% en Alto Hospicio).

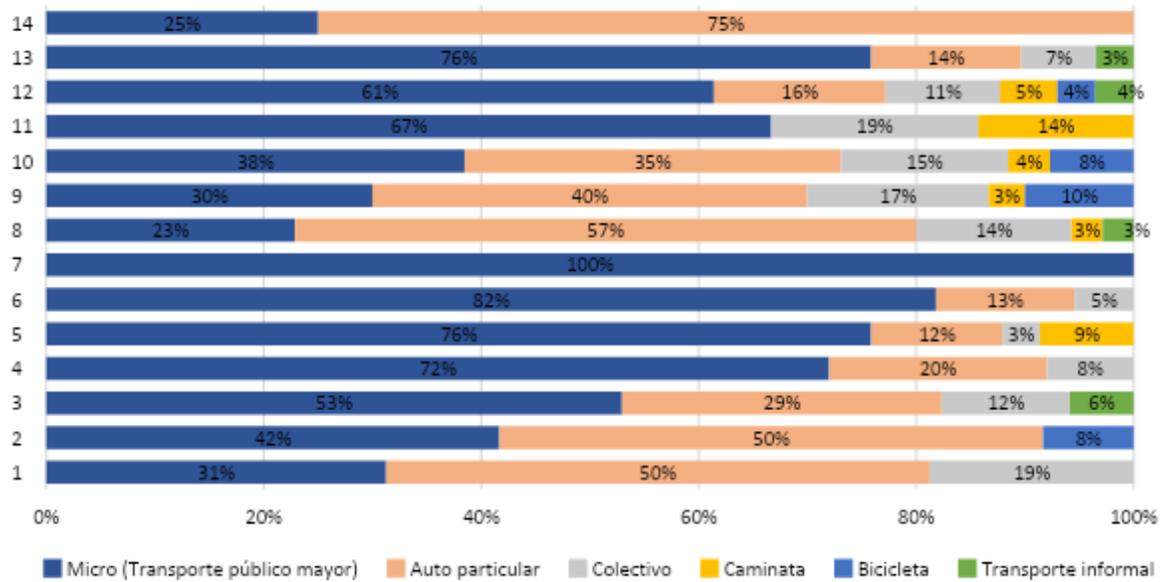
Gráfico 17: Ranking modo de transporte más utilizado por persona acompañante



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Otra variable importante a considerar, es el rango de ingresos de las personas usuarias. En este gráfico se observa que, tanto en Iquique como en Alto Hospicio, las personas que no reciben ingresos o reciben un sueldo hasta \$800.000, ocupan fundamentalmente la micro, mientras que los usuarios y usuarias que reciben más de \$800.000 utilizan en mayor medida el auto particular. Por otro lado, se aprecia un mayor uso de micro en Alto Hospicio con respecto a Iquique.

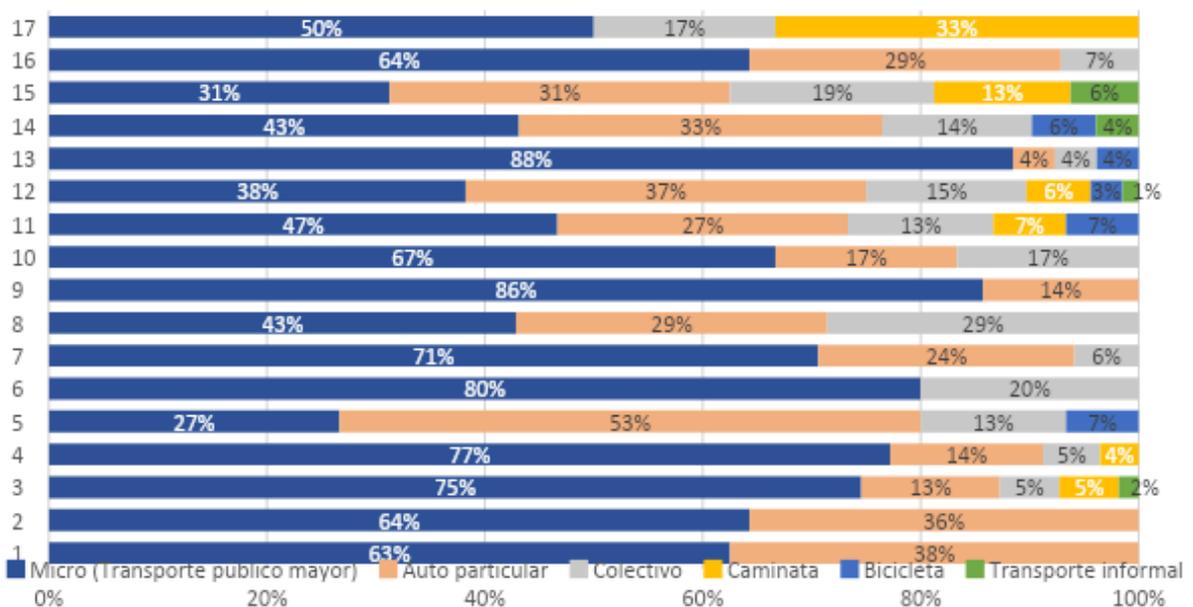
Gráfico 18: Ranking modo de transporte más utilizado según rango de ingresos.



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto a la ocupación de los usuarios y usuarias, se observa que en Iquique todas las personas ocupan mayoritariamente la micro, especialmente las personas estudiantes, dueñas de casa y personas desempleadas, mientras que en Alto Hospicio solo las personas profesionales utilizan más el auto privado, en tanto el resto utiliza la micro como su modo de transporte principal, especialmente las personas jubiladas, personas estudiantes y personas empleadas.

Gráfico 19: Ranking modo de transporte más utilizado según ocupación

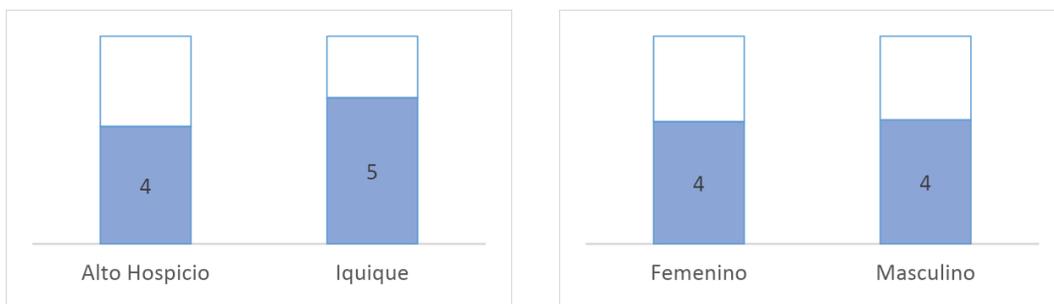


Evaluación Transporte Público

A continuación, se presentan las evaluaciones a nivel general según la diversidad de personas usuarias participantes, y sus respectivas evaluaciones por medio de notas asignadas a cada atributo consultado: recorridos, frecuencia, inicio y término de funcionamiento, paraderos, calidad de conducción, trato de persona conductora, tarifas, comodidad del bus y modernidad del bus.

Con respecto a lo anterior, la nota general que obtuvo el transporte público en la comuna de Alto Hospicio fue de 4.0 y en Iquique nota 5.0. Al desagregar las notas por género, se puede observar que la nota general del género femenino y masculino es de 4.0

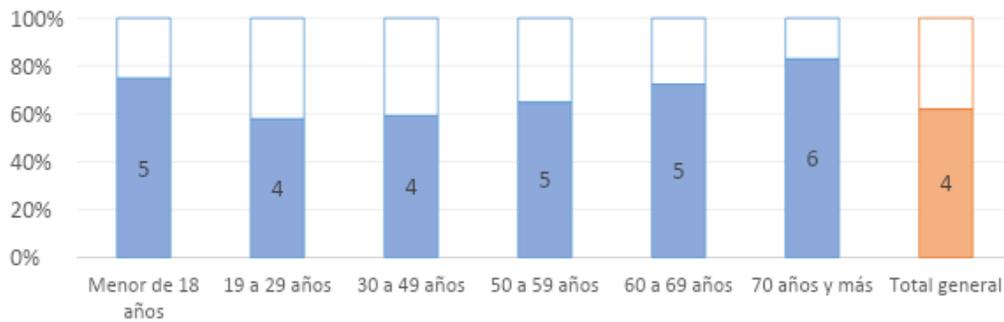
Gráfico 20: Evaluaciones por comuna y género



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto al rango etario, se observa que los que evalúan con mayor nota el sistema de transporte público, son las personas mayores (mayor a 70 años) con una nota 6.0, seguido por las personas menores de 18 años y las de 50 a 69 años, quienes evaluaron con un 5.0. El segmento que evaluó con menor nota el transporte público, fueron las personas jóvenes y adultas (19 a 49 años), con una nota promedio de 4.0.

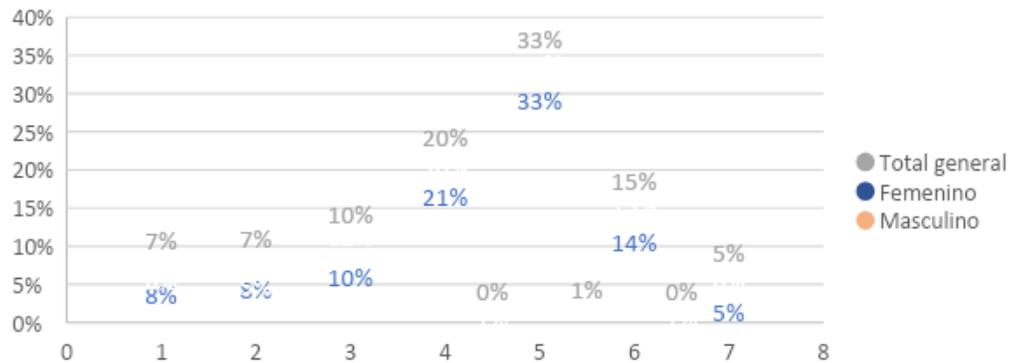
Gráfico 21: Dispersión de notas de evaluación por rango etario



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Si bien el promedio fue de 4.0, según el gráfico de dispersión, la nota general fue de 5.0, valor más repetido por los usuarios y usuarias. Al desagregar por género, se observa que esta variable no resulta ser determinante, es decir, las personas evalúan de forma similar, siendo la nota 5.0 la más repetida por quienes participaron.

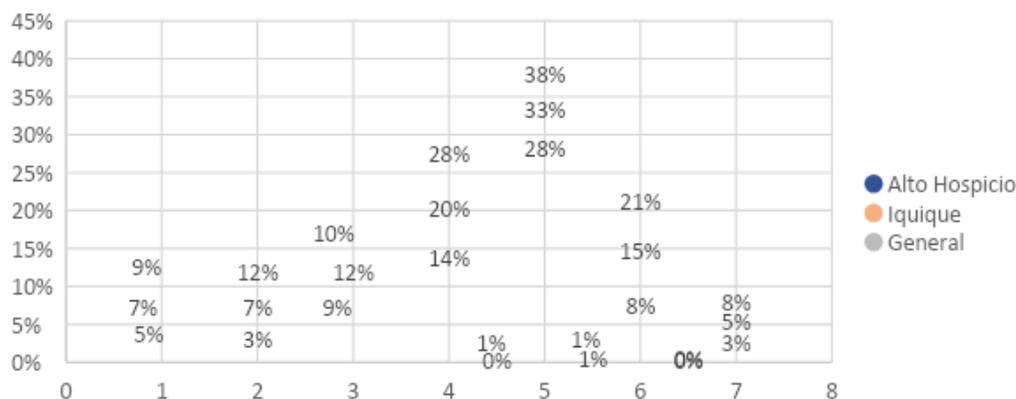
Gráfico 22: Dispersión según nota y género



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Al analizar por comuna, se desprende que, en general, Iquique evaluó con notas más altas la experiencia en el transporte público mayor (5 y 6 principalmente) con respecto a Alto Hospicio (4 y 5 principalmente).

Gráfico 23: Dispersión según nota y comuna



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Según el gráfico 24, las notas del segmento joven y joven adulto se concentran principalmente entre 4.0 y 5.0, mientras que el segmento de personas mayores y personas menores a 18 años se concentra fundamentalmente entre 4.0 y 7.0.

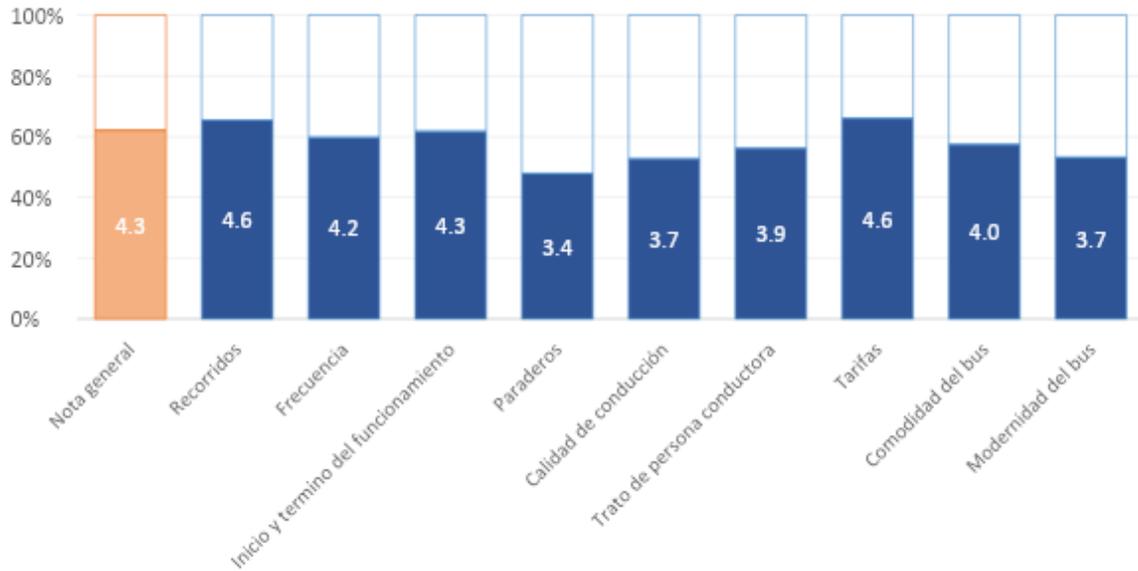
Gráfico 24: Dispersión según nota y rango de etario



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Con el fin de profundizar y determinar las oportunidades de mejora percibidas en el TPM, las personas usuarias calificaron del 1 al 7 *cada uno de los atributos presentados*. Como promedio, se obtiene que el total general es de 4,3 y los aspectos mejor evaluados corresponden a los recorridos (4,6) tarifas (4,6) e inicio y término del funcionamiento (4,3), mientras que los aspectos peor evaluados corresponden a paraderos (3,4), calidad de conducción (3,7) y modernidad del bus (3,7).

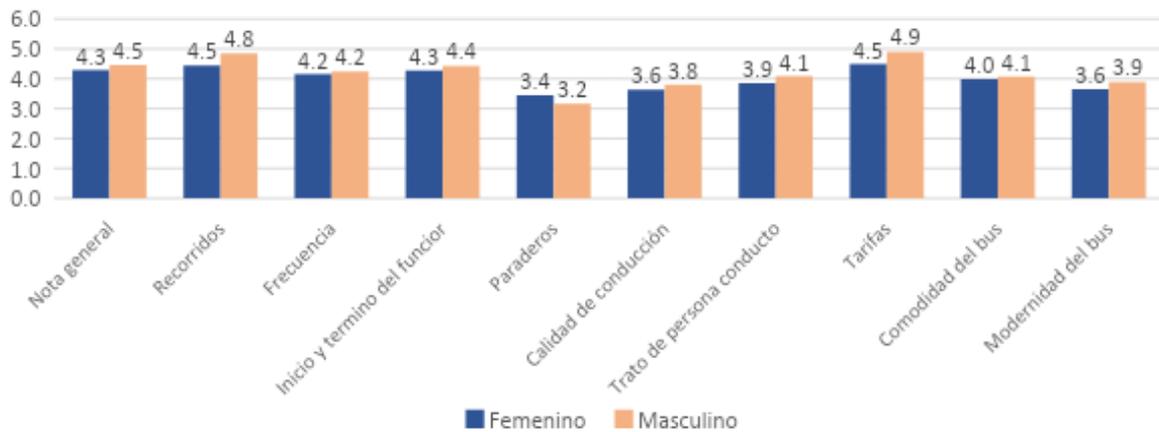
Gráfico 25: dispersión según nota por atributo



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Al desagregar por género las notas de los distintos atributos, se desprende que el género femenino en general evalúa con notas más bajas respecto al género masculino, lo que se puede apreciar en casi todos los atributos, excepto el atributo “paraderos”, el cual es mejor evaluado por mujeres con nota 3,4 y 3,2 por hombres.

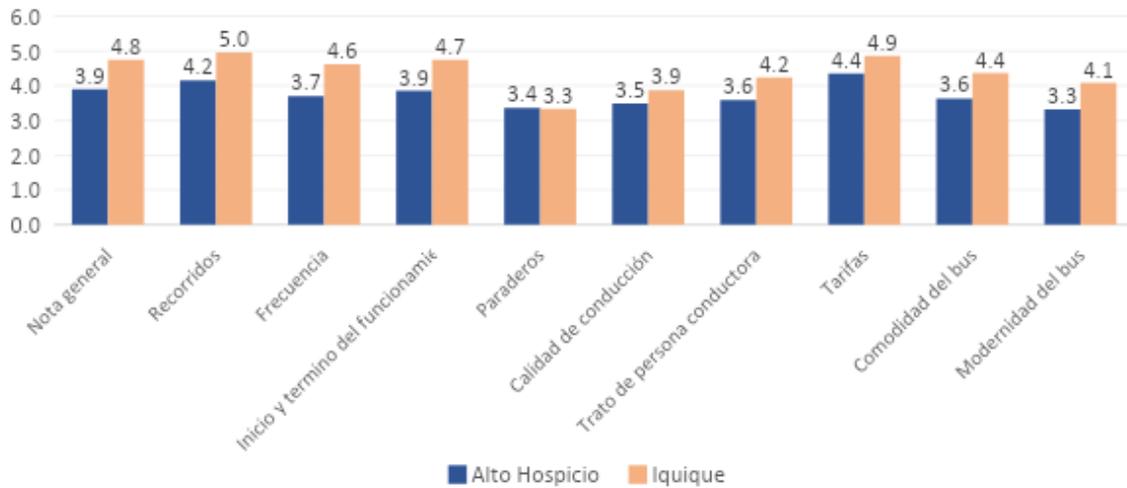
Gráfico 26: Dispersión según nota por atributo y género



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Al analizar por comuna, se observa que Iquique evalúa de mejor manera los distintos atributos. Sólo en *paraderos* Iquique promedió una nota más baja (3,3) respecto a Alto Hospicio (3,4). Por tanto se puede concluir que las personas usuarias en Iquique, tienen una mejor percepción del sistema de transporte público en casi completitud.

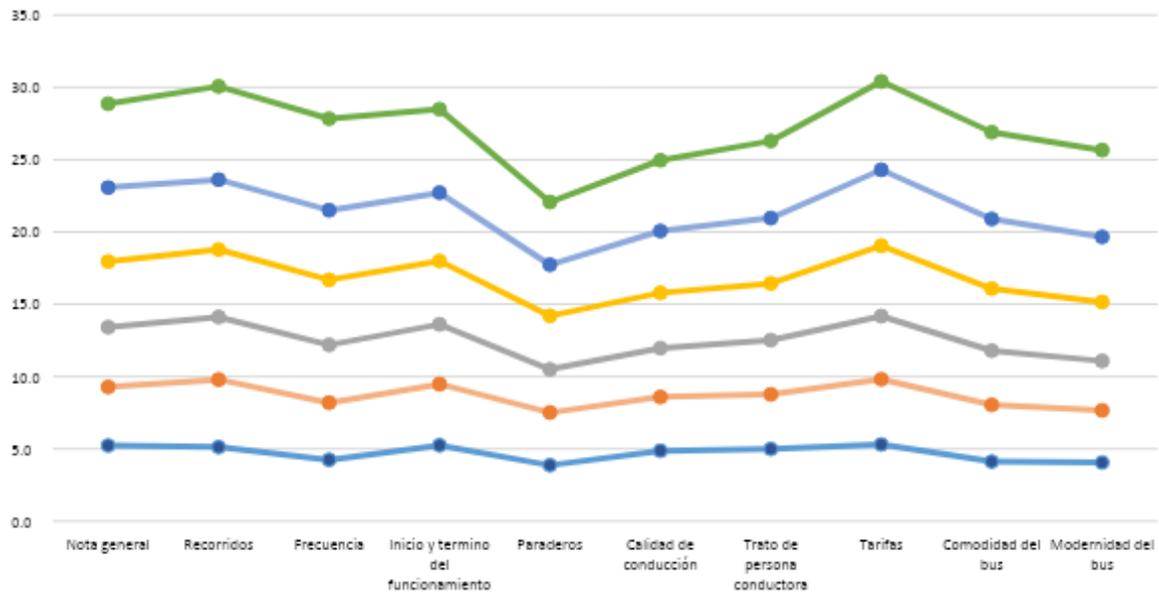
Gráfico 27: Dispersión según nota por atributo y comuna



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto al análisis por rango etario, se observa que las personas mayores, en especial de 70 años y más, califican de mejor manera todos los atributos, con una nota general de 5,8, seguido por personas menores de 18 años (5,2) y las personas de 60 a 69 años (5,1). Quienes calificaron con notas más bajas fueron los usuarios y usuarias de 19 a 29 años (4,0), seguido por personas de 30 a 49 años (4,1) y personas de 50 a 59 años (4,5).

Gráfico 28: dispersión según nota por atributo y rango de edad



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto a la evaluación de personas en situación de discapacidad, se observa un predominio de la nota 5,0. En comparación con las personas que no se encuentran en situación de discapacidad, las personas que si se encuentran en esta situación valoraron en mayor medida con nota 7,0 y en menor medida con nota 4,0.

Al analizar las notas por parte de las personas acompañantes, se observa que se concentran en la nota 5,0 y se muestra una tendencia a evaluar con notas más bajas respecto de las personas no acompañantes.

Gráfico 29: Dispersión según nota por atributo por personas acompañantes



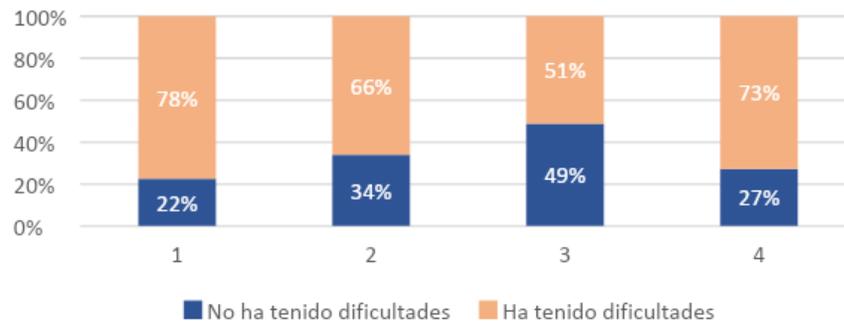
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Experiencias de viaje

En este apartado, se analiza la experiencia de viaje de las personas usuarias en términos de dificultades que han experimentado en el transporte público y se profundiza en aquellas oportunidades que identifican. A su vez, este análisis se desagrega por género, edad y comuna. Con el fin de evidenciar las distintas experiencias de las personas según estas variables.

De la muestra de **386** personas encuestadas, **258** afirman que han tenido **dificultades en el transporte público**, equivalente a un **67%** del total. Mientras que **129** personas aseguran no tener dificultades, lo que equivale a un 33% respecto del total. Al hacer el análisis por comuna y género, se observa que tanto en Alto Hospicio como en Iquique la mayoría ha tenido *dificultades o malas experiencias* en el transporte público, siendo mayor en Alto Hospicio para las mujeres y mayor en Iquique para el género masculino.

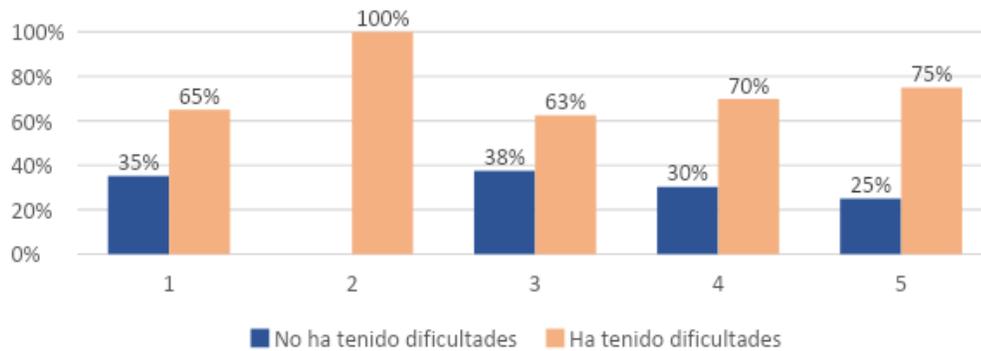
Gráfico 30: Personas que han tenido dificultades según comuna y género



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto a las personas que se encuentran en situación de discapacidad, la mayoría afirma que ha experimentado dificultades en el sistema de transporte público en mayor.

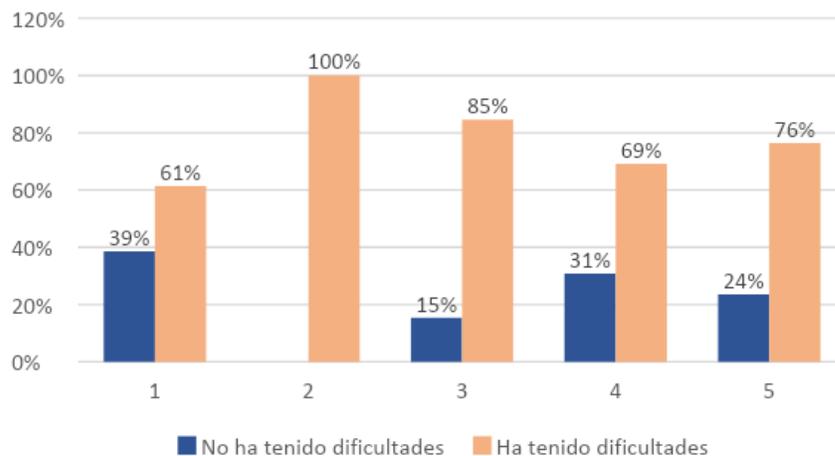
Gráfico 31: Personas en Situación de Discapacidad que han tenido dificultades



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Las personas que son acompañantes sostienen, en su gran mayoría, que han presentado dificultades en el transporte público, para el caso del género femenino un 85% afirma tener dificultades, mientras que el género masculino un 76%, por tanto ambos géneros presentan en mayor medida, malas experiencias con respecto al uso de transporte público.

Gráfico 32: Personas acompañantes que han tenido dificultades



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Las personas encuestadas indicaron aquellos aspectos específicos de oportunidades que surgen desde su experiencia como usuarios y usuarias, los cuales se muestran en el gráfico a continuación. Se puede observar que el *maltrato por la persona conductora* se presenta como el aspecto más mencionado, con un 26%, seguido por una *conducción irresponsable* (22%), ambas observaciones relativas a la conducción. Otros aspectos mencionados son: *sobrecarga de pasajeros* (12%), *situaciones de acoso sexual por parte de otra persona pasajera* (11%) o *por parte de la persona conductora* (6), *incomodidad por condiciones del bus* (4%) y *situaciones de delincuencia a bordo* (4%).

Gráfico 33: Ranking dificultades a bordo del bus (micro).

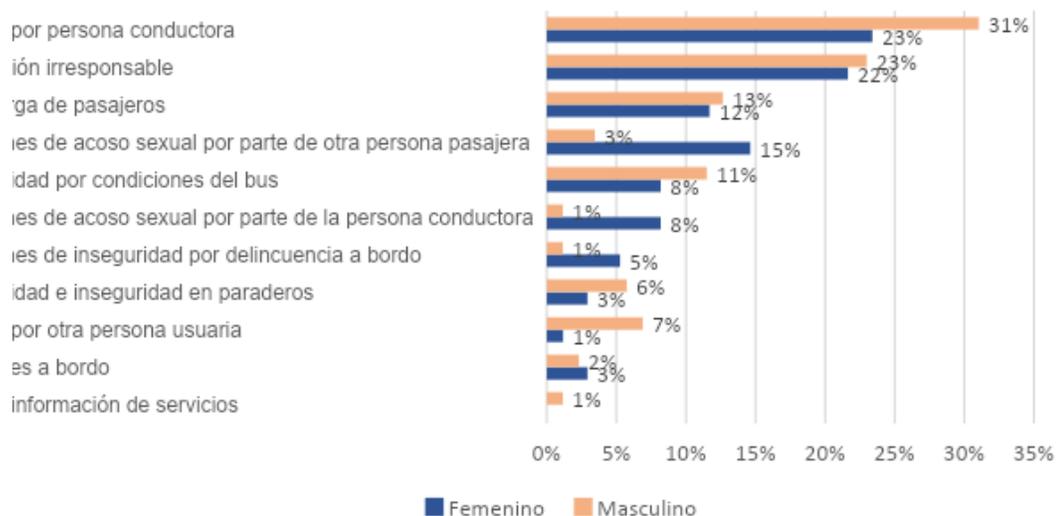


Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Al desagregar por género esta información, se observa que el género femenino menciona en mayor medida *situaciones de acoso sexual por parte de otra persona pasajera* o *por parte de la persona conductora*, *situaciones de inseguridad por delincuencia a bordo* y *accidentes a bordo*, con respecto al género masculino. De lo anterior se puede desprender que el género femenino

experimenta en mayor medida estas situaciones asociadas a la inseguridad, por lo que considera esta temática como una problemática importante de abordar.

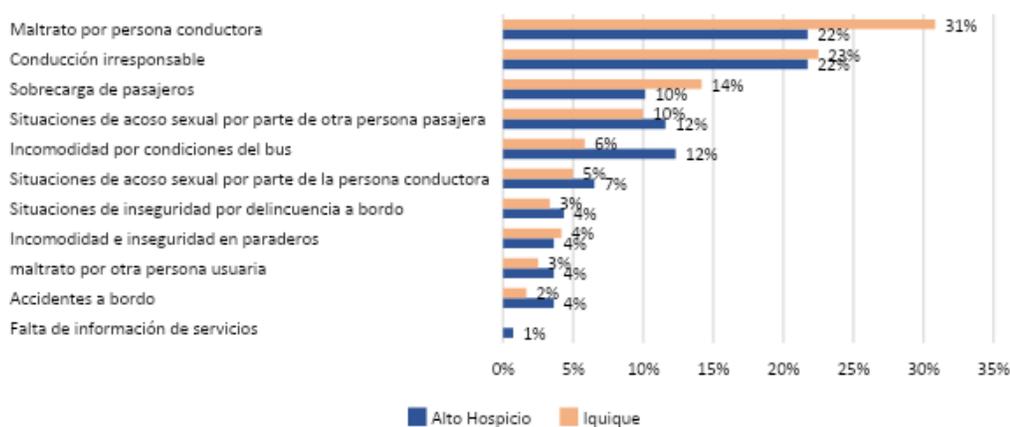
Gráfico 34: Comparativa dificultades según género



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En el análisis por comuna se observa que, tanto Alto Hospicio como Iquique consideran el maltrato por persona conductora y la conducción irresponsable como las mayores problemáticas. Para el caso de Alto Hospicio, las personas mencionan en mayor medida problemas asociados a situaciones de acoso sexual por parte de otra persona pasajera o conductora, incomodidad por condiciones del bus y situaciones de inseguridad por delincuencia a bordo, entre otros, con respecto a Iquique, las cuales están asociadas a problemas de seguridad y comodidad.

Gráfico 35: Comparativo dificultades según comuna

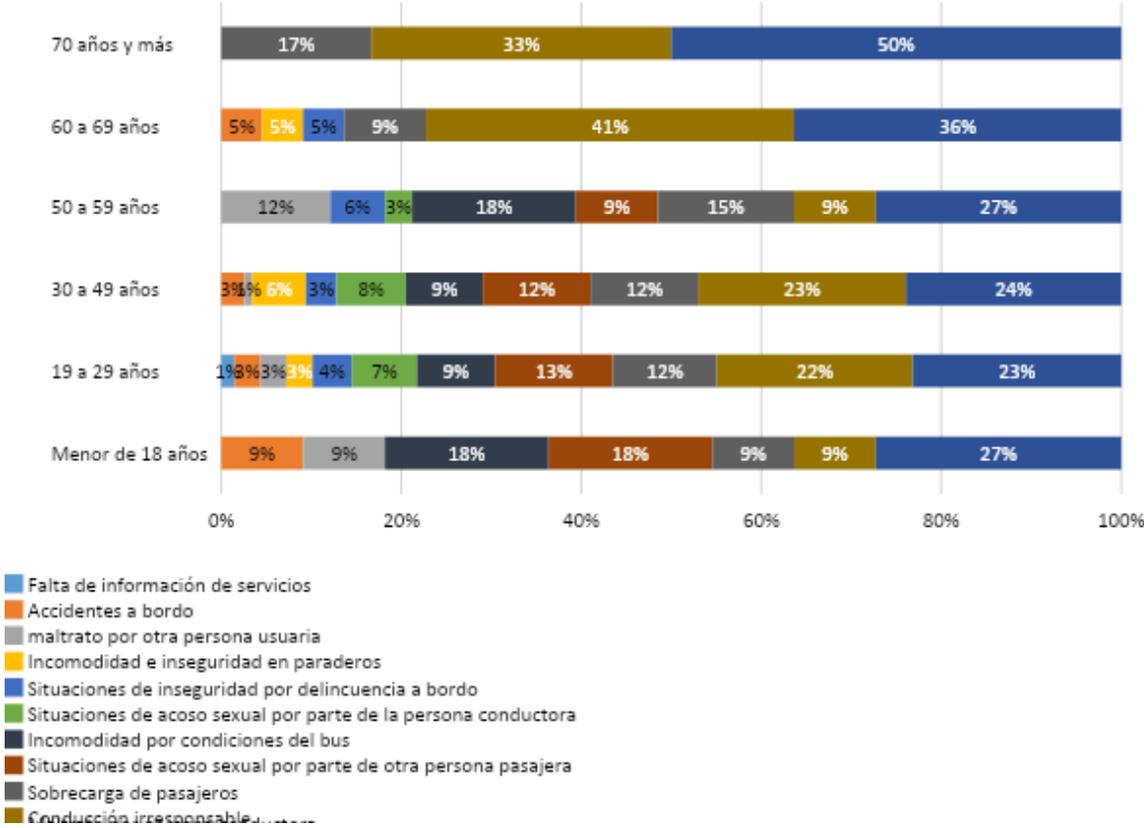


Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto a la edad, se observa que en casi todos los rangos el *maltrato por persona conductora* figura como la principal problemática, a excepción de las personas de 60 a 69 años quienes

mencionan la *conducción irresponsable* en mayor cantidad. Por otra parte, en cuanto a las situaciones de *acoso sexual*, éstas se dan principalmente entre los 19 a 59 años.

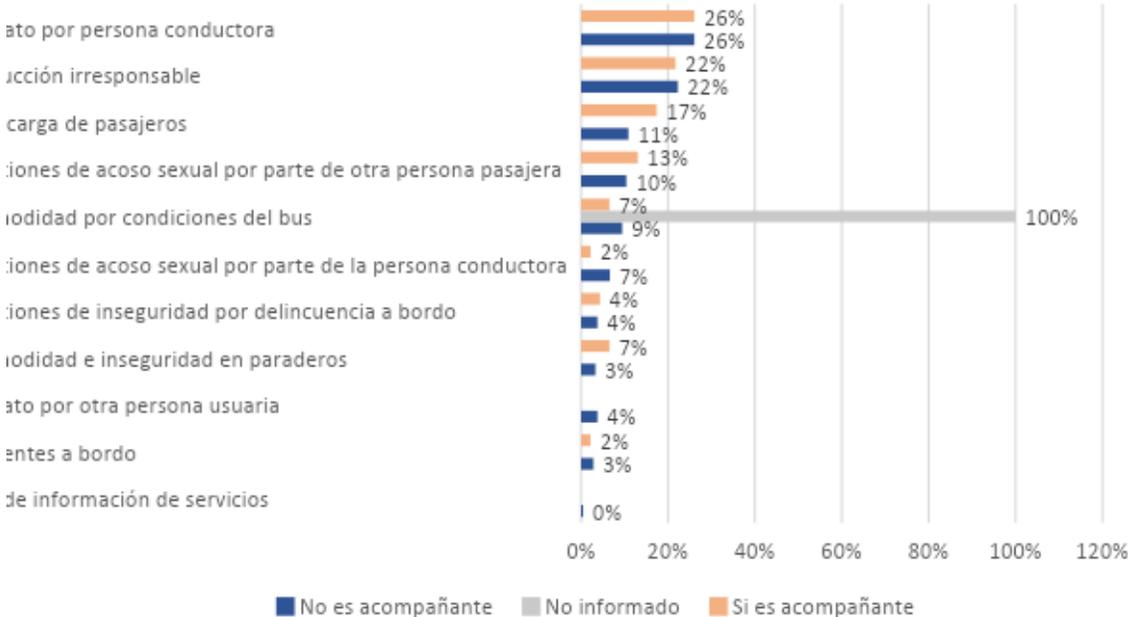
Gráfico 36: Comparativo dificultades según rango de edad



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Las personas acompañantes afirman experimentar situaciones de acoso sexual por parte de otras personas pasajeras, sobrecarga de pasajeros e incomodidad e inseguridad en paraderos en mayor porcentaje respecto a las personas no-acompañantes.

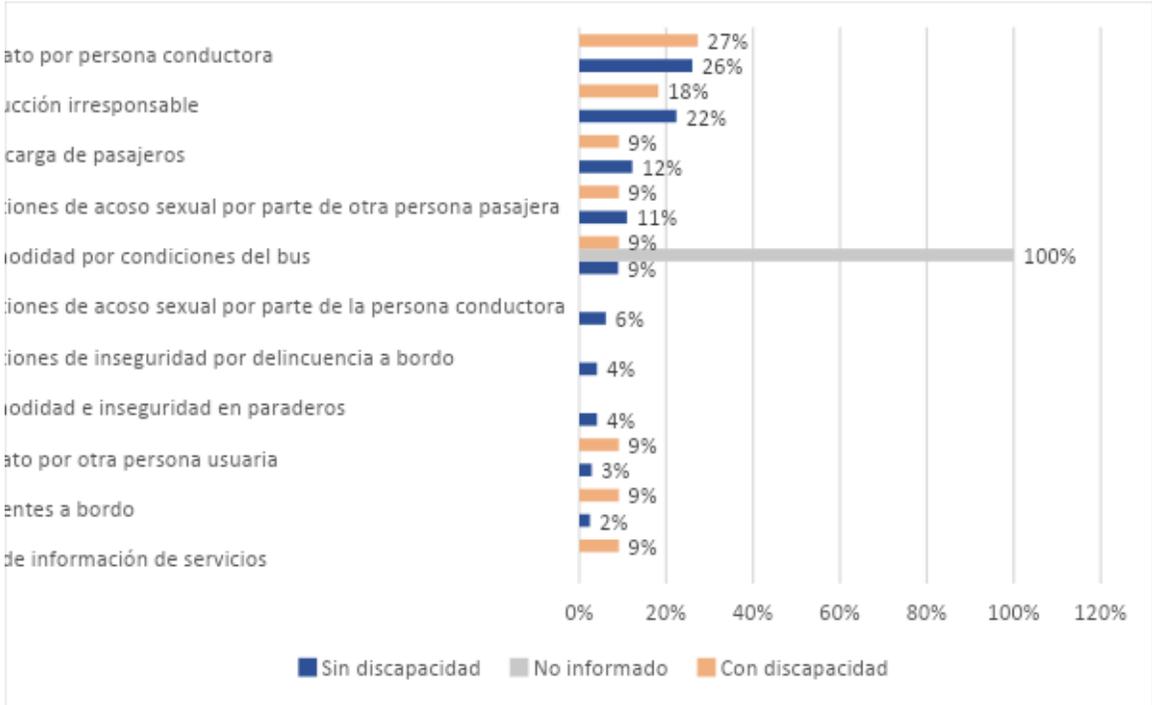
Gráfico 37: Comparativo problemática persona acompañante



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Por otra parte, las personas en situación de discapacidad mencionan en mayor medida el maltrato por la persona conductora (27%) y otras personas usuarias (9%), así como los accidentes a bordo (9%) y la falta de información de servicios (9%). Lo anterior se asocia principalmente a aspectos de trato y de seguridad, siendo estos los primordiales para este grupo de personas.

Gráfico 38: Comparativo dificultades Personas en situación de discapacidad



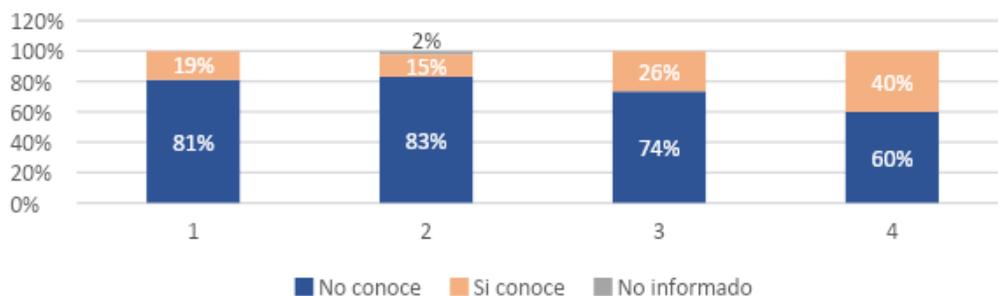
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Participación y vinculación

Las últimas preguntas apuntan a conocer si las personas encuestadas están en conocimiento de los canales de comunicación y las medidas de modernización que dispone el ministerio, entendiendo la importancia de estar al tanto de las informaciones asociadas al transporte público. Frente a eso, un 75% de las personas encuestadas declara no conocer los canales de comunicación oficiales del ministerio, es decir, una gran mayoría no está al tanto de las informaciones ni de donde consultar.

Al hacer el análisis por género y comuna, se identifica que, en general, en la comuna de Alto Hospicio están menos informados de estos canales en comparación a Iquique. En Alto Hospicio, el género femenino está informado en mayor medida que el género masculino, aunque levemente, mientras que en Iquique el género masculino está levemente más informado de estos canales.

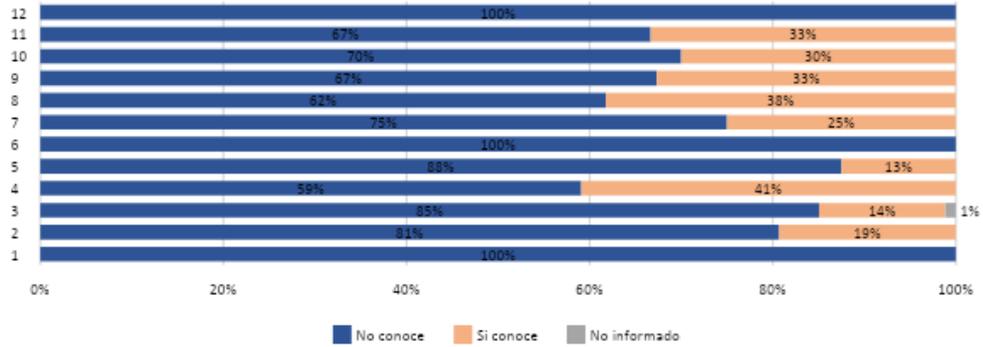
Gráfico 39: Conocimiento canales según género comuna y rango de edad



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

En cuanto al conocimiento de los canales por edad, se observa que, para Iquique, el rango de edad que conoce en mayor medida estos canales es el de 19 a 29 años, mientras que en Alto Hospicio son las personas de 50 a 59. En ambas comunas todas las personas de 70 años o más no conocen estos canales y para el caso de Alto Hospicio, los menores de 18 años tampoco los conocen.

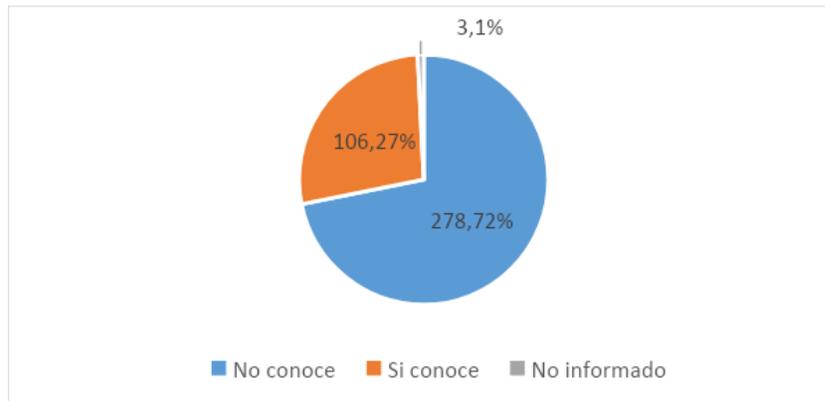
Gráfico 40: Conocimiento canales según comuna y rango de edad



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

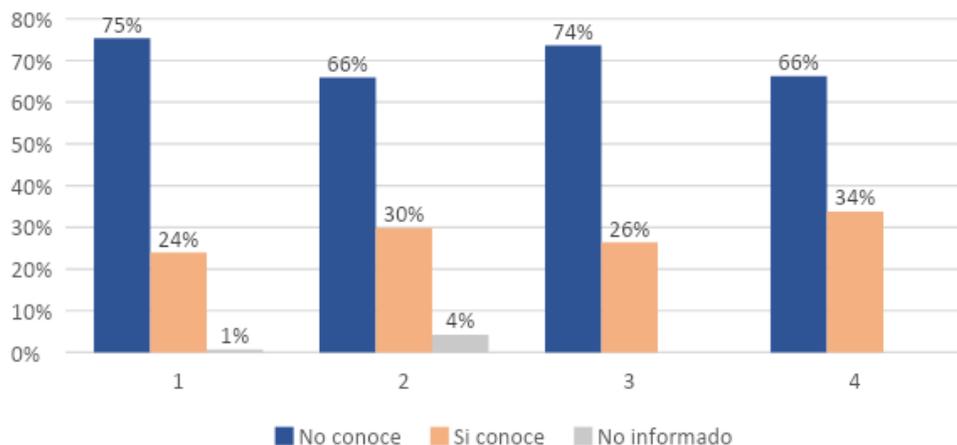
Por otra parte, se consultó a las personas encuestadas si están en conocimiento de alguna medida de innovación en el transporte que sea de su interés. La gran mayoría respondió no estar en conocimiento de medidas de innovación (72%) correspondiente a 278 personas. Es decir, hay una gran oportunidad de transparentar y disponer de información a la ciudadanía, fomentar los canales digitales y la OIRS Regional.

Gráfico 41: Conocimiento medidas innovación



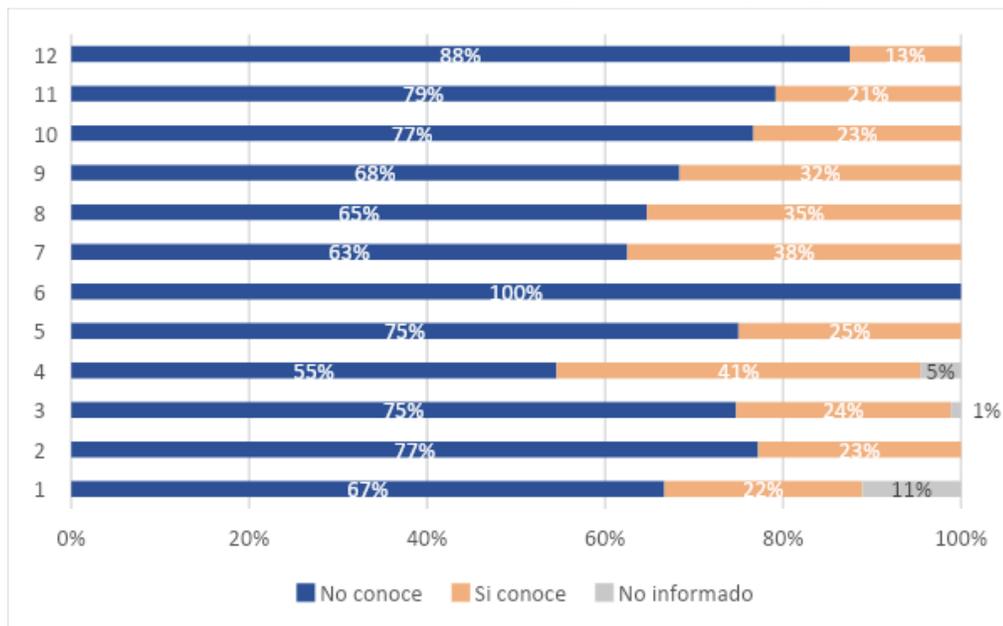
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta DTPR –Subtrans 2022

Gráfico 42: Conocimiento medidas innovación según género comuna



En cuanto a los rangos etarios, en la comuna de Iquique las personas menores a 18 años están mayormente en conocimiento de medidas de innovación, seguido por el rango de 19 a 29 años y así sucesivamente, siendo las personas de 70 años y más las que están en menor conocimiento de éstas. Por otro lado, para el caso de Alto Hospicio, las personas de 50 a 59 años están en conocimiento mayormente con respecto a otros rangos etarios y las personas de 70 años y más ninguna respondió estar en conocimiento de medidas de su interés.

Gráfico 43: Conocimiento medidas innovación según comuna y rango de edad



Conclusiones

La encuesta fue aplicada en las comunas de Iquique y Alto Hospicio proporcionalmente y cubriendo la muestra definida en base a la población de cada territorio. Esto permitió obtener un diagnóstico representativo del transporte público en los perímetros respectivos, pudiendo hacer un análisis de las experiencias de las personas considerando variables de género, edad, situación de discapacidad o condición de acompañante, ampliando y diversificando el análisis de movilidad y por ende, de las posibilidades de mejora en materia de transporte público en la región.

En cuanto al análisis de género, se observa que hubo una participación significativa del género femenino (263, correspondiente al 68% de las personas encuestadas). También, se contó con la participación de un porcentaje de personas en situación de discapacidad, las cuales- al igual que las personas acompañantes (de otras personas)- también se identificaron mayormente con el género femenino, siendo este último asociado a *labores de cuidado* como ir a dejar a menores al colegio, acompañar a personas mayores, o a quien requiera asistencia.

En general, el género femenino evaluó, desde su experiencia, el transporte público con notas más bajas respecto al género masculino en casi todos los ámbitos, excepto en paraderos. Esto indica que hay que priorizar, en ciertos aspectos, la percepción de viajes de mujeres. En esa misma línea, el género femenino indicó tener problemáticas asociadas fundamentalmente a la seguridad, como el acoso sexual e inseguridad a bordo. Asimismo, personas en situación de discapacidad indican haber experimentado acoso sexual tanto de personas pasajeras como de conductores, sumado a situaciones de mal trato. En esa línea, será importante implementar medidas y campañas de concientización asociadas a estas temáticas con el fin de mejorar la experiencia y evaluación de todas las personas usuarias.

A modo general, se observa que la *micro* es el transporte más utilizado en ambas comunas, por tanto, ahondar en la experiencia de viaje en este medio es de suma relevancia. Al respecto, existe una evaluación medianamente baja del transporte público en la comuna de Alto Hospicio (nota cuatro), mientras que en Iquique hay una mejor evaluación (nota cinco). En ambas comunas el segmento joven-adulto fue el calificó con notas más bajas, mientras que las personas mayores calificaron con las más altas.

Entre los atributos evaluados, “paraderos” fue el que presentó una menor evaluación (nota tres, cuatro) para ambas comunas, por tanto, se espera que se generen medidas de acción a corto-mediano plazo con respecto a dicha infraestructura o zonas de espera. Otros aspectos de la operación como el *maltrato de la persona conductora, calidad de la conducción, modernidad del bus y situaciones de delincuencia a bordo* fueron calificados con notas bajas, por tanto es relevante generar medidas de acción en esa materia como capacitaciones a personas conductoras, exigencias de calidad de servicio, manejo de situaciones críticas, renovación de los buses y mejoras en diseño del bus. La sobrecarga de pasajeros también es indicada como un punto crítico de evaluación, esto puede relacionarse a la ubicación de los puntos de inicio de recorridos, flota y frecuencias.

La mayoría de las personas no conoce los canales de comunicación, ni tampoco las medidas de innovación por parte del Ministerio de Transportes en la región, por tanto, también es primordial reforzar las campañas y la difusión en ambas comunas, especialmente a personas mayores, quienes además, podrían no tener el manejo de medios digitales para acceder a plataformas web.

Estos resultados son un primer insumo del Diagnóstico de Percepción que se levanta en la región de Tarapacá y serán complementados con la *consulta ciudadana web*, que configura la segunda fase de este proceso participativo. Esto permitirá indagar de forma más específica en la experiencia de viaje y la percepción de las personas usuarias en las comunas de Iquique y Alto Hospicio, así como también instancias de intercambio con la ciudadanía integrando un enfoque de género en ello.