LITORALPRESS

Fecha: 09-05-2026
Medio: La Tribuna
Supl. : La Tribuna
Tipo: Noticia general
Título: Informe ICVU revela deterioro sostenido en la calidad de vida urbana de Los Angeles

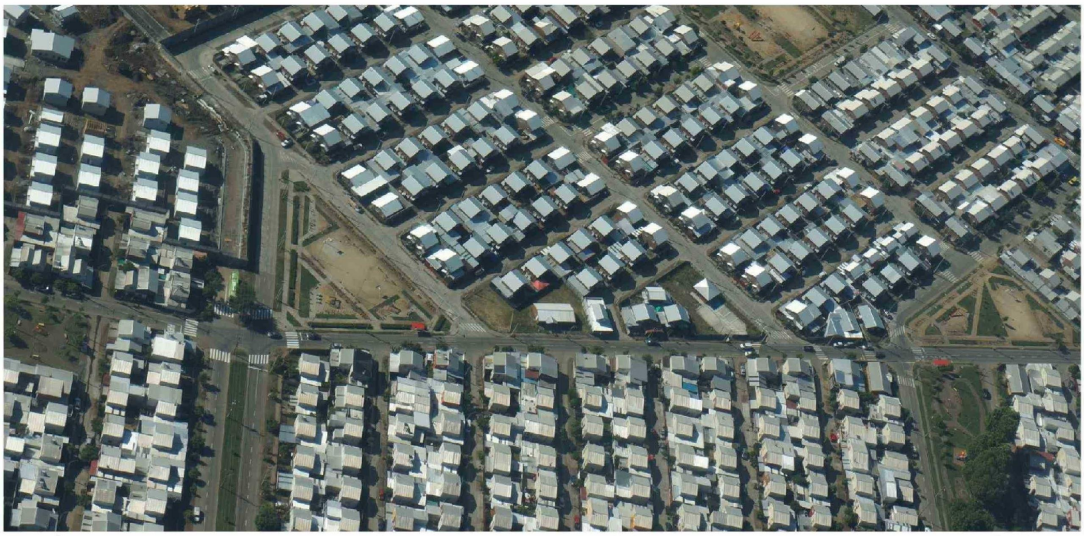
Pág. : 4
Cm2: 670,7

Tiraje: 3.600
Lectoría: 14.800
Favorabilidad: No Definida

Informe ICVU revela deterioro sostenido en la calidad de vida urbana de Los Ángeles

Claudia A. Fuentes Riveros
prensa@latribuna.cl

El instrumento, elaborado por la CChC y la Universidad Católica, revela que la capital de la provincia de Biobío pasó de un nivel "Medio Bajo" a "Bajo" en el período 2015-2025, siendo las dimensiones de conectividad y movilidad; y condiciones socioculturales, las que presentan los mayores deterioros.



EL ANÁLISIS DETALLADO DEL ICVU permite identificar áreas específicas donde la ciudad ha perdido terreno. En el caso de Los Ángeles, clasificada como una ciudad intermedia, los datos la sitúan debajo del promedio de las localidades medidas.

El Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU) 2025 reveló un deterioro de Los Ángeles durante la última década. El instrumento realiza un análisis retrospectivo de diez años (2015-2025), y analiza a 99 comunas del país a partir de 36 variables agrupadas en seis dimensiones.

En el caso de Los Ángeles, clasificada como una ciudad intermedia, los datos muestran una transición desde un nivel Medio Bajo en 2015 hacia un nivel Bajo en 2025. Este deterioro sitúa a la ciudad por debajo del promedio de las localidades medidas.

El análisis detallado del ICVU permite identificar áreas específicas donde la ciudad ha perdido terreno. Una de ellas, es Conectividad y Movilidad cuyo porcentaje de viajes al trabajo en transporte público o modos activos cayó drásticamente del 63,9% al 44,4%. En contraparte, los permisos de circulación aumentaron de 233 a 259 por cada 1.000 habitantes, lo que evidencia una mayor dependencia del automóvil particular.

La otra área fue las condiciones socioculturales, registrándose una disminución en el acceso a la educación superior de jóvenes (de 38,1% a 32,8%) y un incremento en las denuncias por violencia intrafamiliar. Adicionalmente, las dimensiones de Salud y Medioambiente y Ambiente de Negocios se han mantenido en niveles críticos ("Bajo" y "Medio Bajo" respectivamente) durante toda la década evaluada.

Para conocer más antecedentes del informe, diario La Tribuna contacto a Arturo Orellana Ossandón, investigador y consultor senior en materias de gobernanza y planificación urbana y territorial, políticas públicas, desarrollo de instrumentos de medición de calidad de vida urbana y rural, así como de infraestructura territorial quien estuvo a cargo de la medición.

—¿Cuáles son, a su juicio, las principales razones que explican este retroceso en la calidad de vida urbana de la ciudad?

Primero, hay que contextualizarlo en que este es un período de 10 años en el que han ocurrido varias situaciones que, de alguna manera, han afectado a las comunidades y ciudades de Chile. Básicamente, todo lo ocurrido con las problemáticas sociales del país y la pandemia dejó hasta hoy consecuencias importantes, especialmente en ciudades intermedias como Los Ángeles.

El mayor retroceso en calidad de vida urbana en Chile se expresa justamente en las ciudades intermedias, y entre ellas ciudades como Los Ángeles. Fundamentalmente en conectividad y movilidad, donde prácticamente todos los indicadores mostraron un retroceso. Aumentaron los tiempos de viaje, hay menor uso del transporte público en relación a lo que había antes, aumentó la tasa de accidentes por condiciones de vialidad y la gente se volcó más al automóvil particular.

Todo eso hizo que pasáramos de una situación de conectividad y movilidad que estaba sobre el promedio del país a una que hoy está bajo el promedio.

Y otro aspecto importante que también se deterioró fueron las condiciones socioculturales. Aquí estamos hablando de indicadores preocupantes. Por ejemplo, disminuyó el porcentaje de jóvenes entre 18 y 24 años que accede a la educación superior y aumentaron las denuncias por violencia intrafamiliar. También se mantuvieron altos los niveles de vulnerabilidad social, con cerca de un 54% de la población requiriendo algún tipo de apoyo o prestación estatal, una cifra que prácticamente no varió en 10 años.

A eso se suma un deterioro importante en temas de salud, asociado a una mayor dependencia del sistema público y también al aumento de emisiones contaminantes. Todo eso finalmente se expresa en que la calidad de vida bajó respecto a los 10 años anteriores.

—Uno de los indicadores más preocupantes es el deterioro en conectividad y movilidad, con una fuerte caída en el uso del transporte público y modos activos. ¿Qué desafíos urbanos enfrenta hoy Los Ángeles en materia de planificación vial y transporte?

Hace unos siete u ocho años hice un estudio encargado por el Gobierno Regional del Biobío sobre Los Ángeles y su área metropolitana, pensando que la ciudad de Los Ángeles es cabecera de una provincia donde hay muchas comunas que tienen una fuerte relación con ella, como Bulnes, Nacimiento o Laja.

ARTURO ORELLANA OSSANDÓN, investigador y consultor senior en materias de gobernanza y planificación urbana y territorial, políticas públicas, desarrollo de instrumentos de medición de calidad de vida urbana y rural.

LITORALPRESS

Fecha: 09-05-2026
Medio: La Tribuna
Supl. : La Tribuna
Tipo: Noticia general
Título: **Informe ICVU revela deterioro sostenido en la calidad de vida urbana de Los Angeles**

Pág. : 5
Cm2: 409,1

Tiraje: 3.600
Lectoría: 14.800
Favorabilidad: No Definida

Y una de las cosas que expresamos en ese estudio es que había que pensar no solamente en Los Ángeles como comuna, sino como una potencial área metropolitana.

Uno de los aspectos que detectamos era que había un pésimo sistema de transporte público. Mucha gente que estudiaba de noche o trabajaba en Los Ángeles y vivía en comunas aledañas no tenía transporte disponible.

Además, la pandemia aumentó el parque automotriz y deterioró aún más el transporte público.

Entonces, el desafío es evidente: hay que pensar en Los Ángeles como parte de un sistema urbano donde cumple un rol articulador y donde el transporte público debe resolver no solo la movilidad interna, sino también la conexión con comunas aledañas.

— El informe también evidencia un descenso en las condiciones socioculturales, especialmente en acceso a educación superior y aumento de denuncias por violencia intrafamiliar. ¿Qué revela esto sobre el tejido social de la ciudad y qué medidas debieran priorizarse?

Es un tema muy específico y que probablemente se ha visto deteriorado en varias ciudades intermedias durante los últimos años. Evidentemente, si los jóvenes entre 18 y 24 años acceden menos a la educación superior, deben existir trabas económicas, pero también una falta de motivación, porque muchas veces la oferta educacional no es compatible con las oportunidades laborales que existen en el territorio.

Respecto a la violencia intrafamiliar, uno esperaría que hoy, con políticas más maduras y una mayor condena social a este tipo de hechos, estos indicadores disminuyeran. Si ocurre lo contrario, significa que existe un problema de convivencia y también de salud mental.

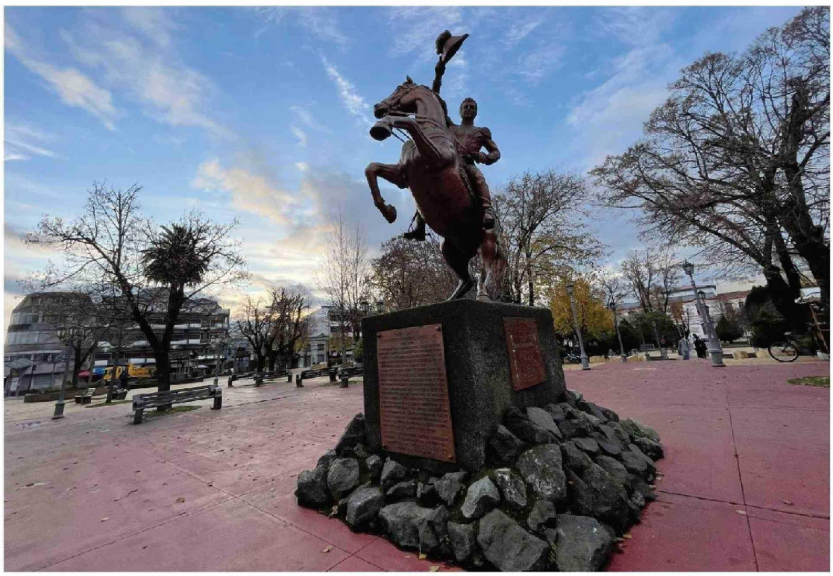
La violencia finalmente es una expresión de una falta de integración y convivencia dentro de una comunidad. Probablemente ha ocurrido un proceso de desintegración de la convivencia que es necesario recuperar, y eso tiene que ver justamente con la confianza y la seguridad.

—Desde la CChC se ha señalado que existe una coordinación con el municipio para abordar estas brechas. ¿Qué proyectos o iniciativas concretas considera clave para revertir estos indicadores en el corto y mediano plazo?

Yo celebro que haya una voluntad expresa del sector privado, particularmente de la Cámara, de trabajar en conjunto con el gobierno local. Me parece que ese es el camino.

Sin embargo, muchos aspectos de calidad de vida no se van a resolver en el corto plazo, sobre todo los temas de infraestructura, porque requieren estudios, análisis de preinversión y proyectos que muchas veces tardan años en concretarse.

Cuando una ciudad como Los Ángeles ya supera los 200 mil habitantes y además articula el desarrollo de varias comunas cercanas, se necesita construir una gobernanza público-privada e intercomunal pensando en el rol que esta ciudad va a jugar al 2035 o 2040.



LAS DIMENSIONES DE CONECTIVIDAD y movilidad; y condiciones socioculturales, las que presentan los mayores deterioros.

Muchos de estos indicadores no mejorarán sustancialmente de un año para otro. Por eso se requiere una visión de largo plazo que no dependa solo de la voluntad de un alcalde o alcaldesa, sino de acuerdos permanentes que permitan avanzar en infraestructura, planificación y actualización de instrumentos como el plan regulador.

— Pensando en la próxima década, ¿qué tipo de ciudad debería aspirar a ser Los Ángeles para recuperar competitividad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, especialmente considerando su rol como capital provincial y ciudad intermedia?

A mí me parece que el primer desafío es convencer a las autoridades regionales y nacionales de que Los Ángeles está ad portas de constituirse en un área metropolitana, probablemente junto a comunas como Quilleco, Laja, Bulnes o Nacimiento.

Lo primero es reconocer que Los Ángeles articula un conjunto de comunas y que eso implica actualizar los instrumentos de planificación intercomunal y los planes reguladores.

Segundo, apostar al reconocimiento del área metropolitana para poder definir un sistema de transporte público más eficiente, moderno y adecuado para las necesidades de movilidad existentes entre estas comunas.

Y tercero, resolver temas ambientales que hoy afectan a la ciudad y que deben abordarse de manera conjunta y no de forma aislada por cada comuna.

Yo creo que el principal desafío es justamente lograr el reconocimiento de esta realidad metropolitana. Hoy Los Ángeles tiene las mismas posibilidades de convertirse en área metropolitana que otras zonas del país como Chillán, Chillán Viejo y San Carlos.