

El cruce es difícil de ignorar. Los jóvenes más solos y menos vinculados comunitariamente son los mismos que han reducido sus expectativas de tener hijos.

Las políticas públicas en discusión son una señal de que el país está tomando en serio el problema. Quizás valga la pena acompañarlas de una pregunta más difícil: ¿por qué tantos jóvenes chilenos quieren formar una familia y no logran hacerlo?

**Javiera Belloio A.**

Facultad de Enfermería y Obstetricia  
Universidad de los Andes

---

**POLÍTICAS PÚBLICAS PARA ELECTROMOVILIDAD EN CHILE****SEÑOR DIRECTOR:**

Las ventas de vehículos enchufables en Chile dieron un salto, pasando de 2,9% en abril de 2025 a 10,2% en abril de 2026. Sin embargo, para que este avance sea sostenible, asegurar una buena experiencia de carga es fundamental.

El primer desafío es la carga pública. Mientras la UE recomienda un máximo de 10 vehículos por cargador público, Chile ya alcanzó los 15,6. La red de carga no solo crece más lento que el parque eléctrico, sino que se concentra en Santiago. Para que se expanda en regiones, proponemos reformular la exención del permiso de circulación de vehículos eléctricos, redistribuyendo parte de esos recursos para incentivar la carga pública en zonas de baja cobertura.

En segundo lugar, se debe consagrar el derecho al cargador residencial. La carga en el hogar es la alternativa más conveniente para los usuarios. Sin embargo, la Ley de Copropiedad exige altos quórum que hacen muy difícil concretar su instalación en edificios. Es urgente modificarla para permitir a propietarios y arrendatarios instalar cargadores sin que la comunidad pueda oponerse de manera arbitraria.

Finalmente, es fundamental establecer tarifas eléctricas horarias residenciales. Hoy la carga de vehículos eléctricos se concentra entre las 20:00 y las 00:00 horas, coincidiendo con el *peak* de demanda y mayores costos para el sistema eléctrico. Un estudio del Instituto de Sistemas Complejos de Ingeniería (ISCI) demuestra que se pueden imple-

mentar tarifas horarias sin cambios legales, y que estas permitirían reducir hasta en un 41% el costo de carga.

Chile cuenta con excelentes condiciones para electrificar su transporte terrestre en el mediano plazo. Sin superar estas barreras, está el riesgo de que el aumento en las ventas no logre sostenerse.

**Ignacio Rivas**

Director de programas  
Centro de Movilidad Sostenible

---

**CIFRAS QUE ESCONDEN REALIDADES****SEÑOR DIRECTOR:**

La recuperación de la asistencia escolar tras la pandemia es una buena noticia. Sin embargo, detrás de ese avance persiste un desafío que no podemos invisibilizar: el ausentismo crónico.

En educación parvularia, la asistencia ha mostrado una recuperación sostenida entre 2022 y 2025, pasando de un promedio nacional de 76,8% en 2022 a 84,1% en 2025. Pero, aún tenemos más de un 40% de niñas y niños en prekínder y kínder que faltan un 10% o más de los días del año escolar. Es decir, pierden 20 días o más de clases, con consecuencias importantes en sus aprendizajes, en su vínculo con la comunidad educativa y en sus trayectorias futuras.

El problema central es que seguimos mirando únicamente el promedio general de asistencia. Ese indicador esconde a miles de niñas y niños que están perdiendo oportunidades fundamentales para su desarrollo.

Por eso, resulta clave detectar temprana y oportunamente a quienes presentan riesgo de ausentismo crónico durante el año, para poder intervenir antes de que la situación se agrave. Para ello, es indispensable contar con sistemas de reporte que permitan seguir la trayectoria de asistencia acumulada de cada estudiante durante el año, y no solo observar cifras globales mensuales.

Porque mejorar la asistencia no es solo subir porcentajes: es asegurar que ningún niño o niña quede ausente de su proceso educativo.

**Yanira Alée**

Jefa programa Asistencia Escolar  
Fundación Educacional Oportunidad