

C

Columna



Vittorio Ghiglini Bianchi

Exseremi de Transportes y Telecomunicaciones de Atacama

No digan que no avisamos

La cuenta regresiva para que 121 buses eléctricos desembarquen en Copiapó ya está en marcha. Autoridades y redes sociales celebran fotos del embarque en Shanghai, del buque que navega rumbo a San Antonio y de los flamantes vehículos que, según el Plan Modernizador del Transporte Público, harán de la nuestra la primera ciudad de Sudamérica con un sistema 100 % eléctrico. Quien más que yo que junto al equipo de la Seremitt diseñamos este proyecto lo celebró.

El diseño del UOCT quedó listo durante nuestra administración; sin embargo, duerme bajo un escritorio ministerial.

de Control de Tránsito (UOCT) capaz de coordinar semáforos, gestionar la prioridad de los buses y mitigar los cuellos de botella que ya sufrimos a diario.

Una UOCT no es un lujo; es el “cerebro” de un sistema que regula en tiempo real la red semáforos, envía alertas ante fallas, ajusta ciclos según la congestión y, sobre todo, da preferencia al transporte público sin sacrificar la seguridad de peatones y ciclistas. Su

Pero mientras el gobierno se multiplica en Instagram y TikTok intentado dejar “algún legado”, nadie parece inquietarse por una verdad incómoda: Copiapó sigue sin contar con una Unidad Operativa

diseño —con mapeo de 78 cruces críticos, fibra óptica y sala de monitoreo— quedó listo durante nuestra administración; sin embargo, duerme bajo un escritorio ministerial y sin mayor accionar desde la región. Sin esa plataforma, la electromovilidad corre el riesgo de convertirse en un caos sobre ruedas. Basta proyectar: 12 rutas nuevas, 121 buses de 10,5 metros y 28 toneladas cada uno añadiéndose al flujo actual, más los buses interurbanos que aún obstruyen el centro porque el Terrapuerto sigue infrautilizado.

En vez de exhibir cada pieza recién pintada, las autoridades deberían estar adaptando la ciudad: sincronizar cruces semaforizados, señalizar vías preferentes, delimitar zonas de sobrepaso, reforzar pasos peatonales e instalar sensores de flujo para reaccionar ante emergencias. Carabineros debe integrarse a ese tablero, con patrullajes dirigidos por datos y protocolos de contención cuando ocurra un incidente grave, como el reciente atropello fatal en El Chañar con Andacollo.

Lo advertimos: sin UOCT, el colapso vial actual será apenas una pequeña pesadilla. El desembarco eléctrico exige una “operación retorno” de buses interurbanos al Terrapuerto, fiscalización de velocidad, educación vial masiva y, sobre todo, la puesta en marcha del centro de control antes del primer viaje comercial. Hoy todavía estamos a tiempo. Mañana, cuando la congestión paralice avenidas y la ciudadanía pregunte por qué nadie vio venir el desorden, no digan que no avisamos