

utilizar esta herramienta. La evidencia empírica, aunque preliminar, es consistente entre muchos estudios.

Segundo, la IA se puede adoptar de manera individual, sin que el empleador lo imponga, elemento que cambia mucho la relación entre tecnología y trabajo. Esto permite democratizar su acceso, empoderando al trabajador en su uso, pero también dificultando el control que propone la encíclica. Así mismo, la IA puede ser utilizada en la vida personal y familiar de manera más rápida que en el caso de innovaciones anteriores (como las máquinas a vapor o la electricidad) donde su adopción requirió tiempo antes de llegar a los hogares.

Entender estas particularidades de la nueva tecnología es entonces clave para pensar en sus efectos, y por lo mismo el llamado a investigar cómo usarla para un desarrollo integral es tan relevante.

Jeanne Lafortune

Directora M-NEW, Profesora Inst. de Economía UC

José Tessada

Profesor, Escuela de Administración UC

NATALIDAD Y SOLEDAD EN CHILE

SEÑOR DIRECTOR:

Un reciente reportaje del Financial Times –recogido también por **La Tercera**– documenta que la caída global en la natalidad se explica menos por el rechazo a la maternidad que por la disminución en la formación de parejas estables. Los *smartphones* y las redes sociales aparecen como un factor acelerador: no porque solo ocupen tiempo, sino porque generan más contactos, pero vínculos menos profundos.

Los datos chilenos permiten aterrizar ese argumento. La Encuesta Bicentenario UC 2024, en su módulo de natalidad, muestra que entre los jóvenes de 18 a 24 años el número ideal de hijos cayó de 2,21 a 1,43 entre 2009 y 2024 –ya bajo el nivel de reemplazo de 2,1-. El 22% de ese grupo declara no querer hijos en absoluto.

La edición 2025 de la misma encuesta entrega la otra cara: el 62% de los jóvenes entre 18 y 24 años declaró haberse sentido solo durante la última semana, y tres de cada cuatro no participa en ningún tipo de organización o grupo social.

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 Bellolio 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 quórumos 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-