

ELECTROMOVILIDAD, POLÍTICA DE ESTADO Y MUJERES



Por **Carolina Rojas Q.**
Académica IEUT UC y directora alterna del Cedeus.

Un nuevo ministro de Transportes instala legítimas expectativas sobre la continuidad y profundización de una de las transformaciones más relevantes del país –y especialmente de Santiago– en las últimas décadas: la electromovilidad como política de Estado, sostenida en los gobiernos de Bachelet, Piñera y Boric.

Desde 2022, el sistema Red Movilidad ha experimentado una expansión sin prece-

denes de su flota eléctrica, con casi cuatro mil buses, lo que convierte a Santiago en la ciudad con más vehículos de este tipo fuera de China. ¿Impacto? Reducción de emisiones y de ruido urbano, disminución de costos operacionales, mejora del servicio.

Hay, sin embargo, un aspecto menos visible en el debate público: la electromovilidad en la vida de las mujeres. En Chile, son las principales usuarias del transporte público y quienes enfrentan mayores barreras de acceso a la ciudad. Sus trayectos,

más complejos, suelen estar asociados a labores de cuidado, por lo que calidad, seguridad y accesibilidad del transporte son primordiales para su autonomía. La electromovilidad, entonces, no es solo una política ambiental y tecnológica; es una herramienta concreta de equidad social y de género.

Avances existen. Programas como Mujeres Conductoras han permitido duplicar la participación femenina en la conducción del transporte público, con más de dos mil conductoras, junto con exigencias de

género en licitaciones, mejoras en accesibilidad y paradas seguras. Los buses eléctricos (y sus conductoras) y el Metro son los modos más valorados por mujeres de distintas comunas del Gran Santiago. Persisten desafíos en frecuencia, articulación modal y seguridad del espacio público.

La ventaja para la nueva autoridad no es comenzar desde cero; sí profundizar una política que ya ha demostrado resultados y asegurar que la descarbonización del transporte siga reduciendo desigualdades.