

COLUMNA DE OPINIÓN:

Buses eléctricos para La Serena-Coquimbo: el anuncio, la implementación y lo que falta

El 20 de enero de 2026, el Decreto Supremo 84 constituyó el Área Metropolitana La Serena-Coquimbo, la cuarta del país. El 30 de abril, el Gobierno Regional anunció 55 buses eléctricos, tres recorridos y un subsidio cercano a los \$5.500 millones. Cien días entre ambas fechas. La pregunta no es si lo anunciado es bueno, ya que lo es, sino por qué un anuncio de esta magnitud tiende a instalarse en el debate público como un cierre, y no como lo que es: el comienzo de una política pública que la región tendrá que sostener durante años.

En nuestra región, el sistema Red opera desde fines de 2024 con 42 buses, dos recorridos y unos 8 mil usuarios diarios, un buen punto de partida. Pero el Área concentra cerca de 450 mil habitantes, y el diagnóstico del propio Gobierno Regional estima que para cobertura plena se requieren 41 servicios, 600 buses y un subsidio anual cercano a 60 mil millones de pesos. Tras el anuncio llegará a 97 unidades, cerca del 16% de la flota requerida. La cifra no descalifica el anuncio, lo dimensiona. El problema no es la insuficiencia, sino la forma en que el avance tiende a presentarse como hito suficiente, dejando el 84% restante fuera de la conversación.

El Decreto 84 no es un gesto simbólico. Constituye el Área Metropolitana bajo el artículo 104 bis de la Ley 19.175, incorporado por la Ley 21.074, y la administra el Gobierno Regional. Contempla además un Consejo Consultivo de Alcaldes, un Plan Maestro de Transporte Urbano Metropolitano (PMTUM) vinculante y un plan integrado de movilidad. Sin embargo, estos instrumentos

aún no se han traducido en una activación visible. La metrópolis existe en el decreto; falta construirla en su operación cotidiana.

Aquí aparece la pregunta eludida, cómo se implementa. Una política de transporte no se gana en el anuncio, sino en el contrato, los KPI, la fiscalización y la gobernanza intermunicipal. Cuatro frentes que son el repertorio aprendido de dos décadas de licitaciones chilenas, subsidios sin tope, captura del operador, frecuencias incumplidas y fiscalización débil. Lo que distingue al Gran Santiago del resto del país no es voluntad ni recursos, es capacidad técnica para diseñar, monitorear y sancionar.

Mirar los nuevos trazados revela una jerarquía. El E04, E05 y E06 convergen en tres ejes (universitario, hospitalario, costero) y dejan pendiente el conector directo entre Tierras Blancas y Coquimbo centro. Esa ausencia no es accidente, es jerarquía de prioridades. Y como toda



Alan Sepúlveda & Pía Castillo, Académicos de Administración Pública, Universidad Central Sede Región de Coquimbo

decisión técnica, es revisable. Una metrópolis sin criterio explícito de equidad reproduce, en clave de movilidad, las desigualdades que deca corregr.

De aquí no se desprende un "habría que". La Ley 21.074 ya exige cuatro condiciones. KPI publicados con periodicidad fija; Consejo Consultivo de Alcaldes con función vinculante sobre el PMTUM; encuesta origen-destino actualizada antes de la próxima licitación; y observatorio ciudadano-académico de transporte metropolitano. Ninguna requiere ley nueva ni autorización del nivel central; solo decisión política regional. El Área Metropolitana no se decreta, se construye. Y se construye en cada acto que el Gobierno Regional ejecuta como si ya existiera, o no.