

Buses eléctricos en Copiapó y el país

● Las recientes definiciones en materia de transporte, marcadas por anuncios de ajustes presupuestarios, rediseño de programas y cambios operacionales en el sistema, vuelven a poner en evidencia una realidad incómoda y que tiene que ver con que la movilidad dejó de ser únicamente un asunto cotidiano para transformarse en un tema estratégico. Más allá de decisiones puntuales, lo que está en juego es el rol del transporte público como soporte estructural de las ciudades y como una infraestructura crítica para su funcionamiento.

Chile ha avanzado de forma significativa en esta materia. Santiago es la segunda ciudad del mundo con mayor nivel de electrificación del transporte público fuera de China. A febrero de este año, el 62% de la flota de RED -más de 4.000 buses- es eléctrica, con beneficios concretos en experiencia de viaje, reducción de ruido y eficiencia. En enero de 2026, el sistema alcanzó su mejor evaluación histórica (nota 5,5), destacando confort, cobertura y calidad.

Los impactos son evidentes, porque un bus eléctrico puede transportar a más de 120 personas en el espacio de tres o cuatro autos, y esta tecnología ha reducido hasta en un 64% los niveles de ruido en ejes como la Alameda. A esto se suma que en 2025, el 63% de la electrici-

dad del país provino de energías renovables, lo que abre una oportunidad para vincular de forma más decisiva la matriz energética con el transporte.

Sin embargo, estos avances conviven con brechas relevantes. Aunque ciudades como Santiago se posicionan como referentes en electromovilidad -alcanzando un 59% de su flota eléctrica en 2025-, la realidad fuera de ésta es dispar. Mientras Copiapó alcanzó en 2025 el 100% de su flota eléctrica y vemos avances significativos en Antofagasta, La Serena y Coquimbo, hay zonas como Coyhaique que hasta la fecha no tienen un transporte público urbano.

El desafío, por lo tanto, no es solo expandir, sino hacer funcionar bien el sistema. La experiencia muestra que cuando este presenta deficiencias, ya sea en cobertura, frecuencia o calidad, las personas migran a alternativas individuales, debilitando el rol estructural del transporte público y fragmentando aún más la movilidad en la ciudad.

Martín Andrade Ruiz-Tagle, director ejecutivo de Corporación Ciudades

La salud en nuestras manos

● La muerte de un niño tras consumir una hamburguesa en un local de comida rápida no solo estremece, también interpela. No se trata de un hecho inevitable ni de una simple