

El especialista en transporte urbano y académico de la **Universidad de Santiago** de Chile, Rodrigo Martín, afirma que más allá del beneficio que generaría para algunos pasajeros, el flujo de personas que utilizaría el transporte urbano de noche sería mucho menor y advierte que el costo económico es demasiado alto para nuestro país en estos momentos. Metro de **Santiago** presenta los horarios de funcionamiento más acotados si se compara con trenes subterráneos de Latinoamérica como Buenos Aires, Sao Paulo o Ciudad de México. En la ciudad brasileña, por ejemplo, el último tren circula a las 00.00 horas en días de semana y a la 01.00 h los fines de semana. En ciudades como Nueva York y Chicago, en tanto, el servicio funciona las 24 horas del día. Para el especialista en transporte urbano y académico de la **Universidad de Santiago** de Chile, Rodrigo Martín, sería positivo que el ferrocarril metropolitano extendiera su horario de funcionamiento, por la calidad del servicio que entrega y por la seguridad que ofrece a sus pasajeros, comparado con lo que sucedería con los buses del Transantiago. En ese sentido, señala que los principales beneficiados serían los trabajadores de jornadas nocturnas. Sin embargo, reconoce que el flujo de pasajeros en las noches es menor en comparación a quienes utilizan el transporte público durante el día. Esto último haría que la rentabilidad económica de una medida de este tipo fuera muy poca. “En consecuencia, una decisión como esta requeriría al menos una coordinación con el Ministerio de Trabajo, para definir políticas de jornada laboral que la justifique”, sostiene. Académico de la Usach, Rodrigo Martín. De acuerdo a Martín, diariamente se mueven en transporte público 6 millones de personas en la capital. Por lo tanto, para compensar las eventuales pérdidas que generaría extender el servicio, al no contar con una demanda similar a esta, habría que incrementar el valor del pasaje, evitando aumentar el subsidio estatal que, a la larga, terminaría por perjudicar las arcas fiscales. “Una determinación como esta solo podría argumentarse en función de un impacto social significativo, pero es necesario analizar la realidad de jornadas de trabajo en **Santiago** con mayor detalle, para poder justificar esta medida”, puntualiza. Finalmente, insiste en que la experiencia internacional indica que el subsidio del Estado para los ferrocarriles que funcionan de noche es demasiado alto como para ser costeados por nuestro país. “Procesos de consulta participativa son, probablemente, el mejor camino para dimensionar esta demanda nocturna, para no terminar equivocándonos al tomar una acción solo desde la teoría o en función del posible impacto mediático”, concluye. **Santiago** de Chile, 16 de abril 2018 <br /> Crónica Digital / usach.cl

