



Medidas Mínimas
**Bases para una Nueva
Licitación de
Transantiago 2018**
Mesa Social por un Nuevo
Transantiago

14 de julio 2016

*¡Se acabó el tiempo de criticar, es hora de las propuestas para un Nuevo
Transantiago!*



Reseña:

La **Mesa Social por un Nuevo Transantiago** es una instancia para incidir en el diseño de sus bases (licitación 2017), aportando y valorizando la experiencia de todos los actores sean usuarios, trabajadores, operadores, expertos o promotores de otros medios de transporte.

La Mesa sesionó por primera vez el 13 de octubre de 2015 y este documento es su primer producto, tras nueve meses de trabajo buscando consensos entre los actores.

Visión compartida:

Debemos rediseñar el sistema y centrarlo en la calidad del servicio al usuario, la revalorización social del rol del conductor y su protección, y el uso transparente y racional de los recursos y bienes públicos. Asegurar reglas sostenibles y estables en el tiempo como corresponde a una política de Estado que supere los gobiernos de turno.

Principios Comunes:

- ✓ El transporte público debe tener la prioridad en el uso de las vías, obedeciendo a una lógica democrática del uso del espacio público y reconociendo su eficiencia para combatir la congestión.
- ✓ La ciudad de Santiago y la movilidad de sus habitantes deben ser parte de una misma visión, proyecto, planificación y gobierno urbano.
- ✓ El sistema debe ser capaz de premiar a buenos operadores, y remplazar a quienes no cumplen sin que ello arriesgue la continuidad del servicio y derechos adquiridos de los trabajadores.
- ✓ Las irregularidades y transgresiones constantes no pueden ser toleradas por ningún actor.
- ✓ El Ministerio de Transporte debe dirigir el sistema, sin por ello convertirse en juez y parte de los conflictos dentro del sistema.
- ✓ El sistema debe ser transparente, dando cuentas a los usuarios y a la ciudadanía de forma legible.



Medidas Mínimas Propuestas

Área: Comodidad y seguridad de usuarios

1. Crear un Proveedor de Buses del Sistema

Parece obvio que una empresa que opera buses tiene que ser dueña de los buses, pero en realidad tal cosa no tiene por qué ser así, y de hecho es bueno para el sistema que no lo sea.

Cuando el operador es dueño de los buses hay un par de importantes problemas que es deseable evitar:

- ✓ La extensión de los contratos del operador tiene que necesariamente calzar con la vida útil de los buses, pues necesita asegurarse recobrar su inversión. Eso fuerza a que la concesión de la operación coincida con la muerte de los buses, lo cual implica que el último año de la concesión los buses están en franco mal estado y el operador no tiene ninguna razón para cambiarlos. Es lo que de hecho nos está pasando ahora, que se acaban las concesiones.
- ✓ No es posible sacar a un mal operador del sistema cuando es dueño de los buses. El problema es que al caducar el contrato, el operador se lleva sus buses, y por ende no hay cómo dar continuidad al servicio. Aunque la actual legislación contempla la posibilidad de quitarle los buses a un operador cuando la continuidad está en peligro, es una medida extrema y dolorosa. Es preferible por ende no pasar por ahí, cosa que se logra si el operador no es dueño de los buses.

Al liberar la atadura de que el operador y el dueño de los buses sean el mismo, es posible renovar los buses cuando sea necesario, aprovechando que el fin de la concesión de un operador solo significa que vendrá otro después que usará los buses. Además, es posible caducar a malos operadores sin grandes dolores para el sistema, dando continuidad a las operaciones.

Lo que proponemos es que exista al menos un contratista, con una licitación específica para el tema, que sea dueño de los buses y se los arriende a las empresas operadores. El operador de buses queda entonces efectivamente solo como tal, es decir, realizando el trabajo de movilizar los activos y el personal de manera efectiva y eficiente para cumplir con los recorridos.

2. Redefinir estándares y protocolos de mantención de buses

Lo que se exige actualmente cumplir en los contratos en cuanto a mantención de buses es muy débil, y lo mismo ocurre con la revisión técnica obligatoria. Asimismo, la forma en que se fiscaliza deja mucho que desear, pues basta una inspección puramente visual, que es demasiado superficial. Hay por tanto un divorcio entre lo que es importante y deseable desde el punto de vista de los usuarios, y lo que le exige el sistema en cuanto a mantención.



Esto se corrige definiendo más técnicamente en los contratos, con el detalle necesario, cuáles son las condiciones que deben cumplir, y cuáles los tests (no solo visuales) que se deben pasar, realizándose inspecciones de manera muestral, al azar.

3. Fiscalizar regímenes de mantención de buses en vez de antigüedad

Nuestra costumbre en Chile ha sido simplificar las cuestiones de mantención de vehículos fijándonos en alguna variable fácil, como la antigüedad del vehículo o los kilómetros totales acumulados. La verdad es que se puede tener vehículos muy viejos pero bien mantenidos, como ocurre en ciertas ciudades del mundo desarrollado, en que se conservan por ejemplo antiguos tranvías, valorizando el patrimonio de la ciudad. Lo que realmente importa es que los regímenes de mantención (la mantención programada definida por el fabricante) se realice. Es eso lo que debemos exigir por contrato.

4. Diseñar el interior de los buses a través de un proceso de participación ciudadana

Las incomodidades conocidas de los asientos y demás elementos del interior de los buses deben superarse involucrando muy directamente a los usuarios. Proponemos la formación de un equipo de trabajo ciudadano (elegidos con algún mecanismo entre usuarios interesados) que trabaje en conjunto con diseñadores industriales y otros especialistas, en una serie de sesiones que desemboque en un diseño debatido y consensuado.

NOTA: Los fabricantes de buses en general ofrecen la alternativa al comprador de rediseñar el interior de los buses porque el costo importante del vehículo no está allí. Los fabricantes se adaptan a lo que pidamos sin mayor problema.

5. Restringir los buses articulados a corredores segregados y vías exclusivas

Los buses articulados (oruga) no se ganaron el cariño de la gente, e incluso muchos técnicos, choferes, mecánicos y empresarios no los apoyan. Sin embargo, los problemas que presentan son fruto de haberlos usado mal. Estos son vehículos que están pensados para ser usados en corredores prioritarios, esencialmente rectos, donde el bus no necesita andar esquivando otros vehículos ni doblando por callecitas. Usados así, son sin duda un aporte en eficiencia (ayudando a mantener bajos los costos del sistema).

En consecuencia, proponemos que los buses articulados continúen, pero estando restringido su uso a donde funcionan: en corredores segregados y vías exclusivas. Esta condición debe quedar formalizada en el contrato.



Área: Infraestructura y ciudad

6. Separar al operador de buses de la propiedad de los terminales

Hay dos problemas muy serios en el hecho de que los operadores sean dueños de los terminales:

- ✓ Primero y más importante, eso les da un poder enorme de control de mercado. No es posible esperar que nuevas empresas operadoras puedan entrar al mercado si las ya existentes tienen control de los pocos lugares donde hay (y puede haber) terminales. Debe tenerse muy presente que la increíblemente estricta política territorial chilena hace que sea muy difícil encontrar lugares donde poder poner terminales; no es cosa de simplemente hacer más. Las ubicaciones de terminales son, en tal contexto, preciosísimas, y quien las controla, controla por ende grandemente lo que sucede con el transporte público en la ciudad. Eso no es aceptable.
- ✓ Segundo, se producen ineficiencias cuando cada empresa está obligada a proveerse de sus propios terminales. En muchos casos es mejor que un mismo terminal sea usado de manera compartida por más de una empresa, aprovechando todas ellas las ventajas de esa ubicación (nuevamente, la cuestión del gigantesco valor de la ubicación juega un rol crucial).

Proponemos entonces que los terminales estén en manos que no sean las de los operadores de buses. Puede ser el Estado (entregándolos en comodato a las empresas), u otra empresa específicamente dedicada a ese negocio, quien arrienda a las empresas espacio en terminales. O algún otro esquema del estilo, aún por discutir.

7. El Estado debe tomar la responsabilidad sobre la habilitación de los Puntos de Regulación

El concepto de “Punto de Regulación” no existe en la normativa, pero normalmente en el mundo Transantiago se usa para referirse a lo que la normativa define como “terminales externos”, particularmente en su versión “en la calle”¹. Casi siempre los Puntos de Regulación corresponden a una implementación informal, donde no hay instalaciones, ni demarcaciones, ni nada.

¹ La normativa distingue “depósitos de buses” (terrenos con poca o ninguna instalación donde los buses simplemente “van a dormir”), “terminales” (con importantes instalaciones, donde se realiza la mayor cantidad de operaciones, donde los conductores descansan, etc) y “terminales externos” (mini terminales que están en algún lugar a lo largo del recorrido, donde se puede hacer algunas actividades de terminales pero no todas, particularmente no las molestas para el entorno). La normativa permite que los “terminales externos” pueden estar en un predio (al igual que terminales y depósitos) o en la calle. Véase el estudio del ministerio “Evaluación de infraestructura existente de terminales y depósitos de buses de locomoción colectiva urbana de Santiago y Plan de Mejoramiento Integral” (Julio 2012).



Los Puntos de Regulación tienen por finalidad tener los buses más cerca de donde se necesitan, evitando llevarlos hasta terminales –perdiendo tiempo y dinero-, que están en la periferia. Son particularmente útiles para hacer recorridos enfocados más precisamente a la demanda en los horarios no punta, abaratando costos del sistema y reduciendo externalidades (polución innecesaria) al no tener que obligar a los buses a realizar recorridos completos.

En la práctica en Santiago han sido las empresas operadoras quienes han buscado instalar Puntos de Regulación, con poco éxito en cuestiones de formalidad, pues son los municipios quienes controlan el espacio público. Los municipios, comprensiblemente, no han estado a favor de buses estacionados en la calle. Ello ha implicado malas condiciones de descanso de los conductores e impactos urbanísticos dañinos en el entorno.

Nuestra propuesta es que esta responsabilidad no puede ser de las empresas, que no tienen las herramientas apropiadas para dotar de condiciones apropiadas, ni tampoco puede estar al arbitrio de cada municipalidad, pues el sistema es de la ciudad. Esta tarea debe recaer en el Estado, quien debe garantizar que existan los terminales externos necesarios (en terrenos fuera de la calle principalmente) para el buen funcionamiento del sistema. Esta condición debe plasmarse en los nuevos contratos.

8. Implementar una red de 500 km de vías prioritarias

Existen tres formas de priorización de vías:

- a. *Corredores (o Vías) Segregados*: La segregación es total, con obstáculos físicos de cemento u otros “duros”. Ejemplos: Av. Grecia, Av. Pajaritos. Como involucra infraestructura y el Ministerio de Transporte no tiene atribución legal para construir, los corredores solo los puede construir el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) o el Ministerio de Obras Públicas (MOP).
- b. *Pistas Solo Bus*: Se pinta la pista de un color distinto, y cámaras de fiscalización. Como la inversión es muy menor, está dentro de las facultades del Ministerio de Transporte hacerlas, por lo que es éste quien las implementa. Ejemplos: Av. Providencia, Bilbao.
- c. *Vías Exclusivas*: Se deja toda la calle para uso exclusivo de los buses, taxis y colectivos. Existen solo en el centro de la ciudad y típicamente solo en ciertos horarios. Ejemplo: Amunátegui. Nuevamente, por su baja inversión está dentro de las facultades del Ministerio de Transporte hacerlas, por lo que es éste quien las implementa.

Nuestra propuesta es que exista una red de vías prioritarias (es decir, con una combinación de estas modalidades) de 500 km, a fin de lograr velocidades adecuadas y que ellas se conserven en el tiempo en vez de empeorar crecientemente con el aumento del parque de autos, que tanto afecta al transporte público.



Para que esta propuesta sea materializable, es esencial notar que no basta el interés del Ministerio de Transporte, quien está a cargo del Transantiago, sino el interés y compromiso de los otros dos ministerios mencionados. En tal sentido, esta propuesta exige una decisión desde la Presidencia de la República.

9. Priorizar el transporte público en la gestión de la ciudad de forma integral

Aunque las maneras principales para lograr velocidad en el sistema son una red de vías prioritarias y un conjunto amplio de zonas pagas, hay otras medidas que ayudan, particularmente en lugares puntuales donde nudos de tráfico causan estragos a los buses.

Se incluye aquí por ejemplo la instalación de “semáforos actuados” (que priorizan el flujo de buses); en esto la UOCT -quien tiene a su cargo los semáforos de la ciudad- ya tiene experiencia en casos pilotos, pero no ha podido llevarlos al uso amplio por falta de recursos, o porque dependen de otras reparticiones (SERVIU) que actualmente no tienen al Transantiago como prioridad.

Incluye también rediseños de operación de intersecciones, capaces de ordenar el tráfico. Un caso exitoso de intervención del Transantiago fue en el conflictivo nudo de Alameda con Miraflores, que hoy funciona muy ordenado. Hay muchos casos similares que pueden intervenir también con inversiones de bajo costo y alto impacto.

Área: Infraestructura y peatones

10. Invertir en entorno peatonal y reorganizar la mantención de paraderos

Los paraderos no tienen actualmente mantención² por un dilema normativo nunca resuelto entre el Ministerio y las Municipalidades. Es necesario zanjar de una vez normativamente el asunto, y licitar un contrato de mantención permanente.

Los paraderos sin embargo, aun con mantención, nunca tendrán el estándar apropiado si las veredas a su alrededor están en mal estado. Proponemos que se invierta en el ambiente peatonal en el entorno de cada paradero, para que el acceso al sistema sea digno.

² Excepto las “estaciones de trasbordo”, que son los paraderos grandes con el techo simulando el perfil de la cordillera. Ellos sí tienen mantención porque están concesionados (a cargo del MOP, no del Ministerio de Transporte). Sin embargo representan menos del 1% de los paraderos totales.



11. Transformar las Zonas Pagas en verdaderas Estaciones de Prepago de alto estándar, en al menos el 5% de los paraderos

Las zonas pagas son fundamentales para aumentar la velocidad del sistema, y ayudan notoriamente a controlar la evasión. Debemos tener muchas más de ellas: como mínimo deben existir en el 5% de todos los paraderos (aquellos con más demanda), lo que se traduce en unas 600. Hoy existen algo así como 150.

Pero además la infraestructura de las zonas pagas deben ser de un estándar atractivo (que nadie pueda llamar “gallineros”), convirtiéndose en verdaderas Estaciones de Prepago, eficaces en su propósito y dignas de un sistema que se precie.

12. Proveer cicleros en las Estaciones de Prepago para promover el intercambio modal con las bicicletas

Parte de la formalización de la infraestructura de las zonas pagas, pasando a convertirse en verdaderas Estaciones de Prepago, es dotarlas de cicleros (estacionamientos para bicicletas) para facilitar el intercambio modal entre las bicicletas y Transantiago. El fuerte incremento del uso de la bicicleta en Santiago a través de los últimos años, que seguramente seguirá creciendo, debe idealmente confluir con un buen sistema de transporte público, lo que potencia ambos, y en conjunto son el mejor “combo” medioambiental en el ámbito del transporte.

Área: Capítulo laboral que valore rol del conductor y su protección

13. Certificación independiente de conductores

La labor del conductor debe ser revalorada, profesionalizándose, y permitiendo con ello que los conductores adquieran conocimientos por ejemplo de conducción eficiente, primeros auxilios, y otros elementos que aporten valor y confianza al servicio. Para asegurar esa calidad de los conductores, es necesario que exista una certificación de los conductores, siempre que ella sea realizada por una entidad independiente que dé las garantías necesarias a los actores del sistema. La Superintendencia que se propone más abajo es en principio la mejor institucionalidad para este objetivo.



14. Publicación de ejecución de turnos de conducción

El exceso de tiempos de conducción es conocido y sistemático³, poniendo el peligro a los usuarios y socavando en el largo plazo la salud de los conductores. Esta indeseable práctica es una consecuencia por un lado de la escasez de conductores, pero además de la facilidad con que es posible esconderla. Por ello proponemos que la ejecución de los turnos de conducción (es decir, la real luego de realizada) sea publicada de modo de elevar la transparencia del sistema en este punto clave, logrando además que el tema sea fiscalizable por quien desee hacerlo.

15. Incluir en la Malla Curricular de conductores habilidades de manejo socioemocional

Uno de los aspectos donde la capacidad del conductor se puede fortalecer, y creemos que es particularmente importante, es en técnicas de manejo socioemocional. De esta forma se podrá enfrentar mejor la tensa labor que implica el movimiento de miles de personas diarias, los caracteres conflictivos de algunos usuarios, etc. Esto además de ser una herramienta útil para el conductor, debería traducirse también en un mejor servicio al usuario en términos de trato.

16. Fuertes incentivos para la incorporación de conductoras mujeres

Las experiencias que hemos tenidos con conductores mujeres han sido muy buenas, y su falta de incorporación más profunda se debe a barreras usuales de una labor tradicionalmente dominada por hombres. Proponemos que los contratos establezcan incentivos claros y significativos para que sea atractivo superar esas barreras y se logre tener más mujeres en el sistema.

17. Casetas de seguridad herméticas y con aire acondicionado para el conductor

Una preocupación importante de los conductores es su exposición a violencia innecesaria o desmedida de usuarios enojados, vándalos, delincuentes, barritas, etc. Para protegerlos proponemos que la posición del conductor se cierre con una cabina hermética (con materiales capaces de resistir violencia). Ellas deben estar dotadas de aire acondicionado, por cierto, pues de lo contrario, como se ha visto en experiencias limitadas que se han probado, no son realmente viables.

³ Véase el estudio del ministerio sobre el mercado laboral de los choferes terminado en abril. Disponible en: <http://coaliciontransportejusto.wikidot.com/wiki:estudios-transantiago>



18. Instalar cámaras de vigilancia en buses

La persecución legal de actos delictuales en los buses solo puede realizarse con buenas cámaras de televisión. El mecanismo siempre estuvo pensado como parte del Transantiago, pero murió en el camino junto a otras promesas. No hay dificultad técnica importante en esto y debe reintegrarse en plena funcionalidad a los nuevos contratos, a fin de mejorar la seguridad del sistema para conductores y usuarios.

19. Encargar estudio independiente sobre la reglamentación de la jornada laboral

Nuestro trabajo con actores transversales ha dejado en evidencia que existen opiniones diferentes sobre la reglamentación deseable que debe regir a los conductores; pero no solo por legítimos puntos de vista diferentes, sino también por falta de información confiable y común. Es evidente que se requiere, y por ello proponemos, un estudio independiente y urgente que mire los pros y contras de las reglas actuales laborales de los choferes, y se las compare con otros países que nos interese imitar. Los resultados de este estudio serán útiles para lograr acercar posiciones, y para la hoja de ruta de la propuesta siguiente.

20. Establecer una hoja de ruta para alcanzar un estatuto legal especial para conductores

El transporte público es un sistema que debe funcionar permanentemente, 24 x 7 x 365, a fin de que la ciudad esté siempre andando. A eso se suman las exigencias físicas y síquicas propias del trabajo, en que literalmente tienen cientos de vidas en sus manos en cada momento. Todo eso es diferente a lo que el resto de nosotros enfrenta laboralmente, por lo cual es razonable pensar que los conductores del transporte público requieren un estatuto laboral especial (como existe para ciertas otras profesiones clave). Proponemos por lo tanto que como mínimo tracemos una ruta de debate sobre el tema con los actores relevantes, incluyendo evidentemente a los parlamentarios.

21. Campaña comunicacional para revalorizar rol de conductores y convivencia en el sistema

Es necesario que todos recordemos la importancia del transporte público, el rol del conductor en particular, y las reglas legales y de convivencia cívica que como ciudadanos debemos respetar, por ejemplo en el respeto a las Pistas Solo Bus, el respeto a los espacios peatonales, el comportamiento a bordo de los buses, etc. Esto debemos hacerlo con una campaña comunicacional sostenida, que busque instalar hábitos.



Área: Modelo de Negocio

22. Pago a los operadores en base a indicadores de la calidad de servicio percibida por los usuarios

Actualmente las empresas ganan dinero por bip registrado y sufren descuentos por incumplimientos del “Plan Operacional”, que es dictado por el ministerio y que dice lo que debe realizarse en la calle. Sin embargo, hay que tener muy claro que en tal esquema las empresas solo deben ejecutar lo que le piden. Pero “cumplir lo que me piden” no necesariamente es lo mismo que “dar buen servicio”. En otras palabras, hoy podemos saber si las empresas cumplen o no el Plan Operacional, pero no sabemos si el Plan Operacional es adecuado o no a las necesidades de los usuarios.

Cambiar esta lógica es un cambio profundo que proponemos a los contratos: es necesario que incorporemos indicadores de calidad de servicio (tiempo de espera, nivel de hacinamiento, etc), y que el pago que reciban las empresas estén directamente relacionados a ellos.

23. Planificación de recorridos con datos reales de velocidad y demanda, y usando software especializado

Los contratos actuales prestan poca atención a la disponibilidad de datos y las metodologías para procesarlos. Como consecuencia, se producen importantes desacuerdos entre el ministerio y las empresas en cuestiones clave, como saber cuál es el nivel de evasión por ejemplo. Probablemente el efecto más nocivo de esto está en las velocidades: no hay acuerdo de cuáles son las velocidades reales en la calle, y por consiguiente hay un permanente agrio debate de cómo hacer una programación realista. Y cuando efectivamente los datos no son realistas, debe notarse, las empresas son castigadas con dinero por incumplimientos que ellas no pueden efectivamente evitar. Aún más, en el intento por cumplir lo imposible, la operación de los buses se vuelve más “salvaje”, con conducción agresiva, a frenazos, etc, que es resentida por los usuarios.

Esto no es sostenible. Para que los servicios de buses estén bien programados, se ejecuten con serenidad, y el sistema castigue solo cuando sea justo hacerlo, es necesario, y por ello proponemos, que los contratos establezcan metodologías claras para recopilar y determinar todas las variables clave del sistema. La idea es que las reglas del negocio sean claras de antemano y se eviten los espacios para la arbitrariedad.

24. Programar la operación del sistema con hora de pasada por paraderos (programación de itinerario) en recorridos de baja frecuencia



Para aquellos recorridos de baja frecuencia (noches, fin de semana, recorridos que atienden baja demanda, etc) proponemos que se opere con horarios de pasada específicos, publicados en cada paradero. Esto es técnicamente factible y necesario para dar un servicio que valore el tiempo de los usuarios.

25. Fiscalización de los usuarios a través de aplicaciones en teléfonos inteligentes, cuya acumulación se traduzca en multas a las empresas

Actualmente las quejas formales de los usuarios no tienen ningún efecto en los contratos. Claramente no es posible seguir con un enfoque que mira tan en menos al usuario. Proponemos que a través de aplicaciones para teléfonos inteligentes, sea posible hacer quejas formales, cuya acumulación (estadísticamente válida) se traduzca directamente en multas a los operadores.

26. Contratos de licitación deben disponer de un sistema de arbitraje técnico e independiente de controversias.

Actualmente cuando hay controversias de fondo entre el ministerio y las empresas, ocurre el sinsentido de que la empresa debe apelar al ministerio. Éste se convierte entonces en juez y parte, dictando qué hacer, lo que no es lógico ni sano. Por lo tanto, los contratos deben contener un método de resolución de controversias con un arbitraje independiente, como ocurre por ejemplo con las concesiones en el Ministerio de Obras Públicas.

Área: Transparencia y Supervisión

27. Implementar un Observatorio Ciudadano de la Movilidad en Santiago

Meros contratos entre empresas y el ministerio no son suficientes, ya lo hemos visto, para velar por la calidad, sanidad y sostenibilidad del sistema. La participación activa de la sociedad civil es esencial en la supervisión global del Transantiago. Por ello consideramos que tal como nuestra Mesa ha convocado a todos los actores relevantes, una instancia equivalente exista de manera permanente, en la forma de un Observatorio Ciudadano de la Movilidad. Por supuesto con un financiamiento independiente y con acceso pleno a la información del sistema, esta instancia estaría llamada a dar informes a la ciudadanía del estado del sistema, alertar temas preocupantes, sugerir mejoras a la autoridad, etc.



28. Un contratista para la persecución de las ilegalidades en el sistema

La evasión es solo la punta del iceberg, el rasgo más visible, de una realidad de continua transgresión a las normativas en Transantiago: vandalismo de buses, invasión de pistas solo bus, excesos de horas de conducción, violencia contra conductores, excesos de velocidad de buses, etc. No es realista suponer que un sistema pueda operar con normalidad o prestar un buen servicio, estando continuamente sometido a tanta transgresión. Por ello proponemos que el tema de persecución legal de infractores se torne un tema por sí mismo, con su propia licitación, de modo de tener un contratista “de abogados” cuyo negocio sea reducir al mínimo estos asuntos persiguiendo en tribunales estos casos.

De más está decir que hay amplios recursos disponibles para solventar esta propuesta, pues la sola reducción de la evasión significa decenas de millones de dólares que el sistema podrá dejar de perder.

29. Crear una Superintendencia del Transporte Público

El Panel de Expertos fue una buena idea de instancia técnica independiente con un cierto control sobre el sistema, que sin embargo quedó muy corta de lo que se requiere, como hemos visto. Meramente definir la tarifa es muy poco para una instancia de supervisión. Creemos que al igual que en otros sectores de la economía (Superintendencia de Electricidad y Combustibles, Superintendencia de Valores y Seguros por nombrar un par de ejemplos), hay labores fiscalizadoras que no es apropiado, efectivo o sano que estén en el ministerio del ramo (Ministerio de Transportes), debiendo estar en una Superintendencia. Creemos que una Superintendencia del Transporte Público dará más seriedad al sistema, y permitirá a todos los actores tener más confianza en el buen uso de los recursos, particularmente los del subsidio, que son y deben seguir siendo grandes, pero deben estar muy bien vigilados.

Miembros de la Mesa:

- **Marcela Munizaga**, *Departamento de Ingeniería Transporte de Universidad de Chile.*
- **Ricardo Hurtubia**, *CEDEUS de la Universidad Católica de Chile.*
- **Alvaro Miranda**, *Director Escuela de Transporte y Tránsito de la Universidad Tecnológica Metropolitana.*
- **Jaime Valenzuela**, *Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Transporte, COSOC MTT.*
- **Ricardo Calvo**, *Asociación metropolitana de COSOC.*
- **Jorge Cisterna**, *Representante CONADECUS.*
 - Laura Medel y Erna Chavez.



- **Gonzalo García**, Representante *Colectivo Organizaciones Ciclistas, Muévete Santiago*.
 - Eduardo Vilches, Arturo Torres.
- **Rodrigo Díaz**, @pedestre EMBARQ México.
- **Christian Barrientos**, *gerente general Autopista Central*
- **Miguel Matus**, Federación Nacional de Trabajadores de Transporte, FENAMET.
 - Arturo Paz, Sindicato FTTP.
- **Ricardo Maldonado**, Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores de Transporte de Chile, CONUTT.
 - Boris Guerrero, Sindicato SUBUS.

Secretaría Ejecutiva:

- **Genaro Cuadros**, *Director Laboratorio Ciudad y Territorio UDP*.
- **Rodrigo Quijada**, *Representante Coalición Transporte Justo*.
- **Víctor Barrueto**, *Presidente Fundación TRANSURBANO*.
- **Jaime Orrego**, *Secretario Ejecutivo*.
- **Isabel Serra**, *Apoyo LCT UDP*.
- **Francisco Fuentes**, *Periodista Fundación TRANSURBANO*