



Medidas Mínimas
**Bases para una Nueva Licitación de
Transantiago 2018**

14 de Julio 2016



Licitación 2018 de Transantiago

Proceso de licitación representa una oportunidad para el rediseño de Transantiago y permite debatir transparentemente sobre los aprendizajes del sistema cuando llegamos a una década de su creación.

También hace posible la participación de la ciudadanía en un nuevo proceso de licitación el que debe realizarse el 2018, asumiendo la responsabilidad de cada gobierno en un proyecto de Estado.



Objetivo de la Mesa

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



**MESA X UN
NUEVO
Transantiago**

Lanzamiento de la mesa y declaración pública:
*¡Se acabó el tiempo de criticar,
es hora de las propuestas para un Nuevo Transantiago!*



Sesión ex ministros: Visión de Transantiago y rediseño de Germán Correa y Pedro Pablo Errázuriz Ex Ministros de Transporte (13/10/2015).



Sesión Conductores: Visión de los Trabajadores de Transantiago Conductores (13/01/2016)



**Sesión Empresas: Visión de los Operadores de
Transantiago Bulle, Alsacia-Express, Subus, Red bus
(26/01/2016)**



Primeras Etapa

La Mesa se propone establecer algunos **“mínimos compartidos”** para el proceso de licitación 2018 y luego detallarlos para su incorporación efectiva en las bases de licitación.

- Se suscriben:
 - Una Visión Compartida
 - Algunos Principios Comunes.
 - Y se establecen 6 Pilares como mínimos para la licitación.



Una 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.



Algunos 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 reemplazar 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.

1. La comodidad y seguridad de los usuarios

- a) **Crear Proveedor de Buses del Sistema** como contrato independiente del operador de buses:
 - 1. Asegurará el remplazo oportuno de buses en mal estado.
 - 2. Independiza la flota disponible de los contratos de operación de buses.
 - 3. Permitirá sacar a los malos operadores sin poner en riesgo la prestación del servicio
 - 4. El operador de buses pasa a ser una empresa de gestión de vehículos y personas.

- b) **Redefinir estándares y protocolos de mantención** de los buses, tanto para los contratos como para la revisión técnica oficial de forma integrada.

- c) **Asociar la antigüedad y kilometraje máximo de los buses al historial de mantención de los buses, en vez de términos absolutos.**

- d) **Diseñar el interior de los buses a través de un proceso de participación ciudadana** para garantizar espacios cómodos y seguros, testeados por usuarios.

- e) **Restringir la operación de los buses articulados a corredores segregados y vías exclusivas.**

2. Infraestructura y ciudad

- a) **Separar al operador de buses de la propiedad de los terminales.**
 - 1. Permite evitar el control del mercado por parte de los operadores de buses por la escasez de estos lugares.
 - 2. Permite, donde sea conveniente, la operación de más de una empresa en el mismo recinto, promoviendo eficiencia.
- b) **El Ministerio de transporte y la DTPM en representación del Estado debe tomar la responsabilidad de la habilitación de los Puntos de regulación** (terminales improvisados en las calles)
 - 1. El Estado por ende se hace cargo de las condiciones de descanso de los conductores allí.
 - 2. El Estado por ende se hace cargo de las condiciones urbanísticas allí.
- c) **Implementar una red de 500 km de vías prioritarias** compuesta principalmente por Pistas Solo Bus con fiscalización automática (cámaras), complementada por Vías Exclusivas y Corredores Segregados.
- d) Priorizar el transporte público en la gestión de tránsito de la ciudad de forma integral.

3. Infraestructura y peatones

- a) **Invertir en entorno peatonal y reorganizar la mantención de paraderos.**
 - Definir un solo actor a cargo de la mantención de paraderos, con un presupuesto claro, en vez de responsabilidades compartidas actuales con fondos inciertos.
 - Diseñar planes comunales de reparación de calzadas y entorno de paraderos que garantice una adecuada accesibilidad a todos los usuarios.
- b) **Transformar las Zonas Pagas en verdaderas Estaciones de Prepago de alto estándar, en al menos el 5% de los paraderos con más demanda.**
- a) **Proveer cicleteros en las Estaciones de Prepago para promover el intercambio modal con las bicicletas..**

4. Capítulo laboral que valore rol del conductor y su protección

- a) Profesionalizar el sistema mediante una **Certificación de conductores otorgada por un organismo independiente.**
- b) Exigir por contrato a las empresas de buses la **publicación de la ejecución de los turnos de conducción:**
 - Permite monitorear el cumplimiento de los límites de horas de conducción integrando desde la programación de la flota hasta el conductor.
- c) Mejorar la capacitación a través de **incluir en la Malla Curricular habilidades de manejo socio-emocional.**
- d) Incluir en los contratos de las empresas de buses **fuertes incentivos para la contratación de mujeres conductoras.**
- e) **Implementar casetas de seguridad herméticas y con aire acondicionado en la posición del chofer de cada bus.**
- f) **Instalar cámaras de vigilancia en los buses.**
- g) Encargar urgentemente un **estudio independiente sobre la reglamentación de la jornada laboral** que busque la factibilidad de equilibrar necesidades de la empresa con aspiraciones de los conductores.
- h) Proponer una **hoja de ruta para “estatuto especial del conductor”** que regule de forma pertinente la jornada laboral, condiciones de trabajo y salarios en el rubro (Evaluar el equilibrio entre jornada laboral y horas libres).
- i) Realizar una campaña comunicacional que revalorice el rol del conductor y promueva una cultura de respeto entre los usuarios del sistema de transporte.

5. Modelo de Negocio

- a) Pago a los operadores en base a indicadores de la calidad de servicio percibida por los usuarios
 - Permitirá identificar más fácilmente a los malos operadores
- b) Planificación de recorridos con datos reales de velocidad y demanda, y usando software especializado.
- c) Programar la operación del sistema con hora de pasada por paraderos (programación de itinerario) en recorridos de baja frecuencia (noche y festivos).
- d) Incorporar fiscalización de los usuarios a través de aplicaciones en teléfonos inteligentes, cuya acumulación se traduzca en multas a las empresas operadoras
- e) Contratos de licitación deben disponer de un sistema de arbitraje técnico e independiente de controversias.

6. Transparencia y Supervisión

- a) Implementar un **Observatorio Ciudadano de la Movilidad en Santiago** a través de una plataforma de monitoreo del sistema de Transporte público multiactores que reúna en un mismo instrumento a operadores, usuarios y técnicos de forma transversal y plural.
- b) Crear una **Superintendencia del Transporte Público** con independencia política, y con atribuciones y deberes que velen por la sanidad del sistema y el cumplimiento de los servicios públicos y privados.
- c) Definir una forma **de persecución de las ilegalidades en el sistema:** evasión, invasión de vías prioritarias, ataques violentos en el bus, excesos de velocidad de los buses, transgresiones a la ley laboral, revisiones técnicas fraudulentas.
 - Las multas y ahorros sostendrán el servicio y el resto debe reincorporarse al sistema en vez de a las arcas fiscales (CATI).

Sesión Conclusión Primera Etapa: Se acuerdan las medidas mínimas (14/07/2016)



Algunos temas pendientes de zanjar

Se ha decidido en próxima sesión conclusiva de síntesis en la cual se elaboren con mayor detalle las propuestas aquí delineadas abrir un séptimo punto denominado mejoras del servicio que incorpore alguno de los temas pendientes como:

1. Reconocer e integrar a Metro y EFE como un actor más de Transantiago.
2. Revisar la ampliación de Transantiago al área rural y peri urbana incorporando en próxima licitación toda la región metropolitana.
3. Articulación de Transantiago con los demás modos de transporte de forma integrada y apropiada.

Y elaborar una discusión específica sobre algunos puntos pendientes como:

- Tamaño de las empresas.
- Hoja de ruta para avanzar hacia la creación de una Autoridad y/o Agencia Metropolitana de Transporte y ciudad.
- Subsidio al transporte debe ir destinada a mejorar el sistema y distribuir de forma razonable las cargas en los servicios públicos.
- Subsidio a la demanda, focalización del subsidio a las personas y/o gratuidad del servicios.
- Evasión del pago y medidas de control.
- Gestión de contingencias como catástrofes, accidentes, partidos o eventos.



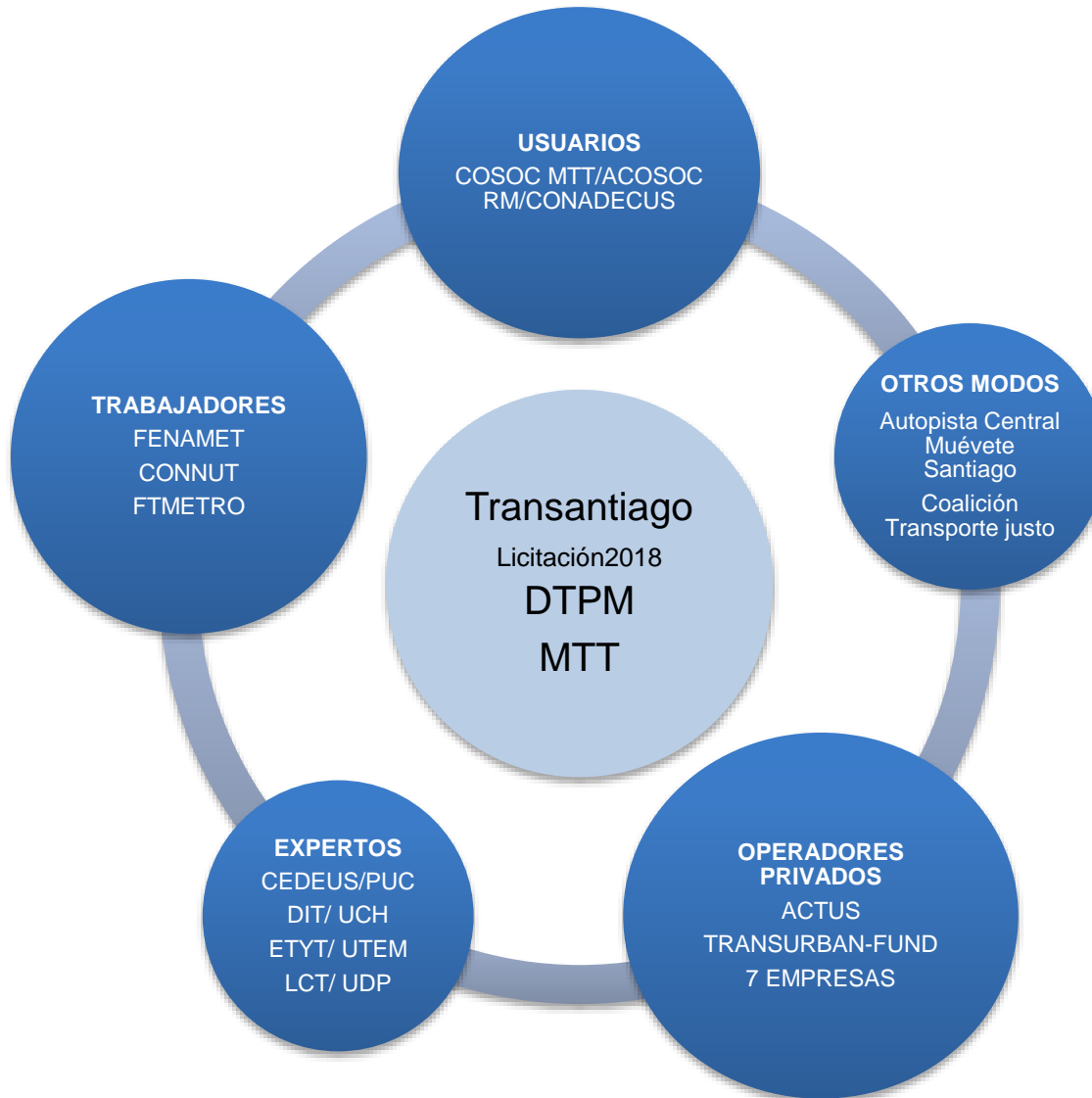
- **Marcela Munizaga**, *Departamento de Ingeniería Transporte de Universidad de Chile.*
- **Ricardo Hurtubia**, *CEDEUS de la Universidad Católica de Chile.*
- **Alvaro Miranda**, *Director Escuela de Transporte y Transito de la Universidad Tecnológica Metropolitana.*
- **Jaime Valenzuela**, *Consejo 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.

Secretaria 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*



Metodología de Trabajo: “Mesa de Concertación Multiactores”



Fueron Escuchados:

- MUNICIPIOS
- ASOCIACIONES MUNICIPALES
- ORGANIZACIONES SOCIEDAD CIVIL
- SINDICATOS DE TRABAJADORES
- EMPRESAS OPERADORAS
- Ex MINISTROS DE TRANSPORTE
- EXPERTOS NACIONALES
- EXPERTOS INTERNACIONALES
- Además de los participantes



Metodología de Trabajo: “Mesa de Concertación Multiactores”

Proceso de deliberación de la mesa multiactores 2015-2016



Productos Finales
Hoja de Ruta NTS

- 1. Minuta**
- Acuerdos Mínimos

- 2. Matriz**
- Acuerdos Finales Corto, mediano y largo plazo.

- 3. Documento**
- Propuestas licitación
 - Consensos y Disensos
 - Aprendizajes

4. Visibilidad Pública



Metodología de Trabajo: “Sesiones de input multiactores”

- Sesiones de input multiactores:
 - Se trata de reuniones de exposición por actores donde la mesa multiactores consulta, pregunta y debate con los interlocutores invitados a exponer.
 - Hubieron 7 sesiones destinadas a recoger la experiencia de los actores del sistema.
 - Estas fueron grabadas, registradas y sistematizadas en matrices de trabajo.



- Sesiones Conclusivas:

- Se trata de reuniones de trabajo para elaborar conclusiones entre los miembros de la mesa multiactores, las cuales se sistematizan.
- Hubieron 3 sesiones destinadas a sintetizar las primeras conclusiones de esta etapa.
- Estas fueron grabadas, registradas y sistematizadas en matrices de trabajo.
- Esta primera minuta corresponde a el primer producto de esta etapa.



- Reunión con autoridades:
 - Andrés Gómez-Lobos, Ministro de Transporte y Telecomunicaciones,
 - Guillermo Muñoz, Director DPTM.
 - Carlos Melo, Secretario Ejecutiva Licitación.
- Reunión con Senadores y Diputados.
- Medios de Comunicación.
- Seminario y Congreso de transporte.



“Estamos convencidos de que un nuevo Transantiago requiere una carta de navegación consensuada entre los actores principales y razonablemente detallada en su listado de acciones; convencidos además de que ello está al alcance, y una vez que la tengamos, podrá presentarse a la autoridad política como una propuesta concreta y respaldada por la legitimidad que nace de la transversalidad social, técnica y empresarial.
¡Se acabó el tiempo de criticar al viejo Transantiago; es hora de co-diseñar el Nuevo Transantiago!”

Declaración Pública Mesa por un Nuevo Transantiago





Muchas gracias
por su compromiso y trabajo!



[@nuevotst](#)



<https://www.facebook.com/NuevoTST/>



nuevotranstgo@gmail.com

