

PROYECTO DE MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA REGION METROPOLITANA

La Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, consciente de las distorsiones que afectan al sistema de transporte urbano en esta región, a causa de la aplicación de políticas y normas inadecuadas, durante las últimas décadas, que han sido duramente criticadas por este sector en la oportunidad en que fueron implementadas, ha considerado oportuno elaborar y presentar a la opinión pública y Autoridades de Gobierno un proyecto de acción para el mejoramiento de este sistema.

Este proyecto permitirá, en plazos prudentes, lograr una modificación positiva del sistema sin que se produzcan quiebres sociales y económicos, armonizando los legítimos intereses de la comunidad y de los operadores del transporte colectivo de pasajeros.

El proyecto contempla los siguientes aspectos:

A.- MODIFICACION DEL SISTEMA ACTUAL DE RECORRIDOS

Para los efectos de elaborar un plan de modificación del actual sistema de recorridos resulta imprescindible efectuar los siguientes análisis previos:

1) Estudio del sistema de transporte colectivo urbano de pasajeros, cubriendo principalmente los siguientes aspectos:

- Matriz de recorridos;
- Principales características del parque vehicular;
- Flujo vehicular y de pasajeros asociado a la matriz;
- Características de las actuales vías de circulación;
- Flujo vehicular de las principales vías.

MAURICIO GUZMAN  
WINE

2) Encuesta de origen y destino de pasajeros.

3) Estudio de factibilidad técnico-económico de mejoramiento y construcción de nuevas vías.

4) Medidas técnico-administrativas tendientes a la optimización del uso de las vías, tales como:

- Eliminación de estacionamientos;
- Fijación de horarios adecuados de carga y descarga;
- Paraderos de taxis fuera de las pistas de circulación;
- Paraderos diferenciados para la locomoción colectiva;
- Pistas de circulación exclusiva para la locomoción colectiva;
- Sincronización de semáforos;
- Horarios y estacionamiento de vehículos de transporte de valores;
- Eliminación de virajes dentro de las zonas de mayor congestión vehicular.

Reparación programada de los servicios públicos.

5) Determinación de los flujos máximos de circulación de vehículos por las vías críticas o más congestionadas.

Con todos estos antecedentes y estudios confeccionar una nueva matriz de recorridos que optimice la utilización de las vías, permita un menor costo de transporte a los usuarios y asegure el máximo de cobertura eliminando la congestión vehicular y la contaminación ambiental, evitando, al mismo tiempo, inversiones innecesarias en vehículos de transporte colectivo.

## B.- RETIRO DE VEHICULOS

Esta Asociación Gremial estima que es necesario proceder a la racionalización del actual parque vehicular de la locomoción colectiva.

Esta racionalización resulta necesaria en razón a que existe un sobredimensionamiento de dicho parque, que se ve agravado por la antigüedad de algunas de sus unidades.

En consecuencia, se propone un retiro gradual y planificado de las unidades más antiguas con el objeto de lograr un dimensionamiento adecuado del parque, resguardando debidamente los legítimos derechos que contempla nuestra Constitución Política, respecto de los conductores, personal administrativo, inspectores, mecánicos y propietarios de los vehículos afectados.

Estimamos que la antigüedad del parque vehicular de transporte de pasajeros no debiera exceder los 20 años. De ello resultará que deberán retirarse de circulación aquellos vehículos que excedan este plazo.

Para estos efectos proponemos que al 31 de Diciembre de 1990 se retiren los vehículos de los años 1968 y 1969; al 31 de Diciembre de 1991, los de 1970 y 1971, y a futuro se fija plenamente la antigüedad de veinte años propuesta.

Es necesario que el retiro programado de los vehículos esté condicionado al pago de una adecuada indemnización con cargo fiscal, tanto a sus propietarios como al resto de los trabajadores afectados.

En este aspecto, proponemos lo siguiente:

- A los propietarios, el pago de una indemnización cuyo monto deberá fijarse en relación al valor comercial de los vehículos, considerando que éste no podrá ser, de manera alguna, inferior a dos y media vez el valor de tasación

fiscal. Además, deberá contemplarse una indemnización por concepto de lucro cesante, ascendente a cincuenta unidades de fomento.

- A los trabajadores, el pago de una indemnización no inferior a un mes de remuneración por cada año de servicios, que será imputada a aquélla que pudiere corresponderle conforme a las normas laborales vigentes.

### C.- LICITACION

Esta Asociación Gremial estima que la licitación de las vías públicas, cuya utilización pertenece a todos, no es el sistema más adecuado para solucionar los problemas de congestión vehicular y contaminación ambiental. Un procedimiento de esta naturaleza favorecerá la concentración de la propiedad de los medios de operación de locomoción colectiva en pocas manos en desmedro de los actuales operadores, disminuyendo así las posibilidades de competencia y tendiendo finalmente en el mediano y largo plazo a entorpecer este medio de transporte.

El hecho que en la actualidad no existan vías alternativas para aquéllas de alto tráfico como tampoco posibilidades viales de efectuar retornos eficientes para limitar los recorridos de oriente a poniente o norte a sur o vice versa, hace impracticable técnicamente la licitación de vías.

En razón de lo anterior, esta Asociación propone la modificación del sistema actual de recorridos en la forma planteada en la letra A de este documento, cuyo estudio está en ejecución y que en su oportunidad se pondrá a disposición de la comunidad y de las autoridades competentes.

#### D.- VEHICULO IDEAL PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

Esta Asociación Gremial ha efectuado diversos estudios tendientes a determinar las características que debería tener el vehículo ideal para realizar el transporte colectivo de pasajeros en la Región Metropolitana, cuyas conclusiones han sido entregadas a las autoridades sin que hasta la fecha se haya obtenido un pronunciamiento definitivo de su parte.

En dichos estudios se han considerado, entre otras, las especificaciones disponibles a nivel internacional que definen los vehículos ideales para el transporte urbano de pasajeros, las distintas alternativas que en materia de buses ofrece el mercado nacional, la capacidad económica del país para adquirir determinado tipo de vehículo, además de analizar el comportamiento de los usuarios respecto de las diferentes posibilidades de movilización en la Región Metropolitana.

Como consecuencia de estos estudios, comparándolos con la problemática vial de la Región Metropolitana expuesta anteriormente, hemos concluido que se debe privilegiar la entrada al mercado de vehículos de mayor capacidad de transporte para las vías congestionadas y un vehículo intermedio, como complemento de los anteriores, a vías de menor congestión y que cubran sectores de menor flujo de pasajeros.

Las desfavorables condiciones físicas y climáticas de la ciudad de Santiago, obligan a definir técnicamente, en la forma más ajustada posible, la relación que debe existir entre la potencia de los motores y la capacidad de carga de los chasis de los vehículos de locomoción colectiva a fin que se reglamente adecuadamente el tipo, dimensiones y características de sus carrocerías como también el tipo de

combustible a utilizar.

Entendemos como vehículo ideal para vías de alta congestión, aquél que sea capaz de transportar un mínimo de treinta y ocho pasajeros sentados. A su vez, al vehículo complementario para circular en vías de menor congestión no deberá tener una capacidad inferior a veintiún pasajeros sentados.

#### E.- RENOVACION DEL PARQUE DE LOCOMOCION COLECTIVA

En materia de renovación, proponemos que el ingreso de nuevos vehículos al parque, además de reunir las características propias del vehículo ideal, deberá corresponder simultáneamente con la salida de un vehículo que requiera ser reemplazado. Para lograr este objetivo se necesita la creación de un registro de vehículos de locomoción colectiva en la Región Metropolitana.

#### F.- COMBUSTIBLE

La problemática de la contaminación ambiental hace imprescindible disponer de combustibles debidamente refinados que cumplan con las más exigentes normas en esta materia. A este respecto, queremos ser enfáticos y dejar claramente establecido que dadas las desfavorables características ambientales de la ciudad de Santiago, no basta con la utilización de combustibles que cumplan sólo con los estándares mínimos internacionales.

Los estudios y experiencias en las cuales ha participado este gremio, nos llevan a compartir el criterio que el uso del gas natural ayudaría en gran medida a la descontaminación de la ciudad, por lo cual estimamos indispensable acelerar las negociaciones con el gobierno de Argentina a fin de concretar la construcción de un gasoducto

entre la ciudad de Mendoza y Santiago.

#### G.- PLANTAS DE REVISION TECNICA

A juicio de esta Asociación Gremial, la existencia de las Plantas de Revisión Técnica cumple con la normativa legal vigente. Sin embargo, estimamos reducido el número de ellas en relación a la cantidad de vehículos que deben ser controlados.

Por otra parte, es necesario contar con un control externo de los elementos técnicos que se utilizan a objeto de verificar que las revisiones se realicen al mejor nivel. Del mismo modo, estimamos que el personal que se desempeña en las Plantas deberá contar con la capacitación técnica certificada.

En cuanto a los certificados de revisión que emiten las Plantas, deberán constituir elementos suficientes para acreditar ante Carabineros de Chile e Inspectores Municipales el cumplimiento de las normas vigentes.

#### H.- VIGENCIA DE LAS NORMAS

De acuerdo a nuestro ordenamiento jurídico, las normas que se dicten en estas materias deben regir a contar de la fecha de su publicación y no afectar situaciones anteriores a su vigencia.