Diputado Cuello presenta proyecto que posibilita creación de empresas de transporte municipales y de gobiernos regionales

En la mañana de este miércoles, y con la presencia de parlamentarios y dirigentes sociales agrupados en la coordinadora #Quepaselamicro, el diputado Luis Cuello presentó el proyecto de reforma constitucional que posibilita a los municipios y gobiernos regionales la creación de empresas de transporte público.

Como principal argumento a la formulación a este proyecto en el escrito se señala que "el actual sistema de transporte público se sustenta en su mayoría en la operación privada, circunscribiendo la garantía del derecho a la movilidad urbana a los criterios de rentabilidad y el lucro" por lo cual "allí donde hay necesidades en materia de transporte público nace un negocio y no un derecho" algo que se intentaría subsanar con esta reforma.

También en el sentido de las razones del proyecto Luis Cuello, diputado gestor de este esgrimió: "Enfrentamos una grave crisis del transporte público que no ha sido resuelta. Frente a eso se ha intentado, desde hace muchos años, una solución privada. Y estamos enfrentando un problema público que significa que la gente queda abandonada y frente a un problema publico se requieren soluciones públicas, por lo que creo que es indispensable que hoy tengamos una alternativa que es que sean los municipios y los gobiernos regionales quienes estén facultados de crear empresas de transporte público que sean complementarias al sistema privado".

Por su parte, Rubén Meza, presidente del concejo vecinal de desarrollo de Placilla de Peñuelas declarando que esta sería una medida “largamente esperada” agregó que sería muy valioso que el transporte “sea público” y que “va a el resolver el problema por que ya, alguna vez, el transporte en Chile fue público” siendo una “buena alternativa” que el municipio , la gobernación o el Gobierno “se hagan cargo del transporte” ,por lo cual finalizó su intervención felicitando a los diputados que impulsan esta iniciativa.

Cabe destacar que algunos de los diputados coautores del proyecto son el diputado Matías Ramírez (Región de Iquique) y las diputadas Carolina Tello (Región de Coquimbo), María Candelaria Acevedo (Región del Bío Bío) y Marisela Santibáñez (Región Metropolitana).

****

Proyecto de Reforma Constitucional

Establece la facultad de los gobiernos regionales y las municipalidades de crear empresas de transporte público

Antecedentes.

El aseguramiento del transporte público de pasajeros y el acceso que tengan a él los habitantes son componentes fundamentales para que las sociedades garanticen una movilidad urbana segura, justa y sustentable. De igual modo lo son para que las comunas y las regiones tengan un modelo de desarrollo que aborde sin exclusiones las dimensiones económica, social y ambiental.

En tal sentido, hace bastante tiempo que la situación del transporte público regional en algunas ciudades del país viene arrastrando una crisis que se agravó por la pandemia COVID 19 y que se ha ido profundizando en el escenario post pandemia. A la ausencia de un modelo de transporte público regional de

pasajeros, integrado y coordinado se vino a sumar la escasez de conductores y el incumplimiento de las empresas privadas respecto a los términos contractuales de las respectivas licitaciones.

La planificación urbana y el ordenamiento sustentable y sostenible de la ciudad son aspectos en los que el transporte público juega un rol determinante. Esto, porque el desplazamiento de personas y la conexión local son variables que condicionan aquellos aspectos y se relacionan directamente con la economía familiar, barrial, comunal y regional. Una correcta movilidad urbana debe ofrecer continuidad en los procesos de trabajo y estrechar los tiempos de traslados, así como colaborar en la disminución del gasto de bolsillo de los hogares. Por otra parte, el plan de adaptación al cambio climático exige al país una correcta planificación de la movilidad y el transporte en las ciudades, todo con el fin de ejecutar acciones orientadas a disminuir los gases de efecto invernadero.

Tal como lo ha determinado la Organización de la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) la movilidad urbana debe definirse como *"un sistema de transporte ambientalmente sustentable que no perjudica a sus habitantes o el ecosistema, que satisfaga las necesidades de desplazamiento de sus habitantes*". En otras palabras, un sistema de transporte público eficiente debe ser coadyuvante al mejoramiento de la calidad de vida de los chilenos y chilenas.

En la mayoría de las capitales regionales, el ordenamiento urbano y la organización de la ciudad, se caracteriza por una heterogénea y desigual emplazamiento de actividades comerciales y de los centros laborales, lo que tiene su correlato en una anómala cobertura, frecuencia y planificación horaria del transporte público, dejando zonas de residencia dormitorio de los segmentos más vulnerables, sobre todo en la periferia, sin derecho a la movilidad urbana y al acceso oportuno del transporte público de pasajeros. Así, uno de los

principales objetivos de la existencia del transporte público como lo es la inclusión urbana queda lacerado.

El actual sistema de transporte público se sustenta en su mayoría en la operación privada, circunscribiendo la garantía del derecho a la movilidad urbana a los criterios de rentabilidad y el lucro, donde lo que se busca es la generación de excedentes no para resguardar la operación del sistema sino en la captación de ganancias para los dueños de las empresas de transporte. Entonces, allí donde hay necesidades en materia de transporte público nace un negocio y no un derecho. El privado siempre buscará la forma de reducir los costos y limitar la inversión con el objetivo de obtener una mayor rentabilidad para su propio interés particular. Por tanto, la idea de prestación de un buen y mejor servicio se fragiliza en desmedro de la población más vulnerable.

El actual sistema de licitaciones y la participación exclusivamente de empresas privadas en un ámbito que es relevante para garantizar el derecho a la movilidad urbana no resulta suficiente para responder a la real demanda de los ciudadanos y ciudadanas de las regiones. El Estado debe claudicar mucho en las cláusulas contractuales de las licitaciones y en se le dificulta la cancelación de los contratos por incumplimiento, todo con el objetivo de alentar la participación privada y de no poner en riesgo la operación del sistema respectivamente.

Por lo anterior, si bien en Chile existe mínimamente un modelo mixto en materia de transporte de pasajeros, observando que los servicios de trenes urbanos, allí donde existen, son públicos, la actual situación del transporte público en numerosas regiones del país exige avanzar de manera incremental en la participación de empresas públicas de transporte en las concernientes licitaciones. Dicha posibilidad es absolutamente coherente con los objetivos y funciones de los gobiernos regionales y los municipios.

Tal como establece la Constitución en Gobierno y Administración Regional, el objeto de los gobiernos regionales *es el desarrollo social, cultural y económico de la región*, para lo cual, la misma carta fundamental estipula *el traspaso de competencias en materias de ordenamiento territorial, fomento de las actividades productivas y desarrollo social y cultural*. Más aún, *se establece como principio básico la búsqueda de un desarrollo territorial armónico y equitativo*.

De forma muy similar, la Constitución establece que *las municipalidades son corporaciones autónomas de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya finalidad es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural de la comuna.*

En consecuencia, son el gobierno regional y las municipalidades las entidades del gobierno interior que de mejor forma les corresponde la competencia de crear empresas de transporte público de pasajeros con el objeto de atender necesidades de movilidad regional, urbana, interurbana y rural.

Anteriormente en Chile, como consecuencia de los graves problemas de movilidad urbana, resultado de la explosiva expansión de las ciudades y la migración campo-ciudad, el Estado se tuvo que incorporar como prestador de servicios en las ciudades de Santiago, Valparaíso, Antofagasta y Concepción para ofrecer una solución complementaria a la oferta privada. Nace, así, la Empresa Nacional de Transporte S.A, la que posteriormente pasó a denominarse Empresa de Transporte Colectivos del Estado y que en 1981 la dictadura cívico militar de Augusto Pinochet eliminó.

Por su parte, ya en el año 1996 la Dirección General de Transportes de la Comisión Europea recomendaba que para que el transporte público resultara accesible, abordable y disponible para todos los ciudadanos y ciudadanas se debía optar por un

modelo mixto en que se combinará la participación de las empresas públicas de transporte con empresas del sector privado.

POR TANTO, en virtud de todo lo expuesto, las diputadas y los diputados firmantes convenimos en presentar el siguiente:

Proyecto de reforma constitucional

Artículo único. – Introdúcense las siguientes modificaciones en la Constitución Política de la República:

- Agréguese en el artículo 115 el siguiente inciso final nuevo:

"Los gobiernos regionales, previo informe de la Subsecretaría de Transportes, podrán constituir empresas de transporte público de pasajeros con el objeto de atender necesidades de movilidad regional, urbana, interurbana y rural, los que podrán constituir por sí o en asociación con otros gobiernos regionales o con los municipios de la región respectiva.".

- Intercálese, en el artículo 118, un inciso octavo nuevo del siguiente tenor:

"De igual forma, las municipalidades, previo informe de la Subsecretaría de Transportes, podrán crear empresas de transporte público de pasajeros con el objeto de atender necesidades de movilidad urbana, las que podrán constituir por sí o en asociación con otros municipios o con el gobierno regional.

Luis Cuello Peña y Lillo. Diputado