

N° 100 / 336

ANT. : Denuncia de la Asociación
Nacional de Taxibuses.

MAT. : Dictamen de la Comisión.

Santiago, 24 de Septiembre de 1975.-

DE : COMISION PREVENTIVA CENTRAL
A : SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES
GENERAL ENRIQUE GARIN CEA

1.- La Asociación Nacional de Taxibuses, representada por los señores Luis Barrientos Chávez y Miguel Teijido Fuentes, se presentó ante la Fiscalía para la Defensa de la Libre Competencia formulando denuncia en relación con un proyecto elaborado por las autoridades del Ministerio de Transportes para la estructuración de los servicios de locomoción colectiva, proyecto que, a juicio de la denunciante infringiría lo prevenido en los artículos 1° y 2° del Decreto Ley N° 211, de 1973.

2.- Fundando su denuncia, la Asociación Nacional de Taxibuses expone:

a) Que el proyecto antes referido pretende eliminar el paralelismo entre los diversos medios de transporte colectivo urbano, para lo cual crea tres sistemas configurativos de otros tantos monopolios. El primer sistema consistiría en asignar a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado el único servicio que cruzaría el centro de Santiago. El segundo servicio correspondería a los autobuses, los que penetrarían al centro de la ciudad pero sin cruzarlo y retornarían a sus puntos de salida. Y, el tercer servicio, que sería atendido por los taxibuses, comprendería tres anillos de circunvalación o de recorrido periférico.

b) Estima la denunciante que los servicios de locomoción colectiva no son complementarios unos respecto de otros, como se considera en el proyecto, sino que representan alternativas que el usuario debe poder elegir libremente, de modo que pueda escoger o el medio más económico o el más rápido, según las circunstancias.

c) Finaliza su presentación la peticionaria, solicitando que, si se estimara que el proyecto infringe las disposiciones lega-

les sobre libre competencia, se emita un pronunciamiento sobre el particular.

3.- Para los efectos de complementar la exposición anterior y citado por la Fiscalía, compareció el Presidente de la Asociación Nacional de Taxibuses quién manifestó lo siguiente:

a) Que el proyecto lesionaría los intereses económicos del sector privado, ya que a la ETC se le asigna el sector de mayor afluencia de público y a los servicios particulares los de menor afluencia, lo que ocurre particularmente en los recorridos de circunvalación.

b) Señaló, en otro orden de ideas, que la implantación de los nuevos sistemas, obligaría al usuario que debe trasladarse desde el centro de la ciudad hasta una zona periférica, a pagar dos o tres pasajes.

c) El perjuicio económico para los empresarios que explotarán, según el proyecto, el servicio correspondiente a los anillos de circunvalación, se advierte especialmente, dice el declarante, en relación con el tercer anillo que tiene una extensión de 75 kilómetros y cuyo recorrido une sectores entre los cuales casi no existe flujo de pasajeros, como ocurre respecto de Maipú, La Florida, Las Condes y Quilicura. En cuanto al primer anillo se acota que a él aparecen asignados 350 taxibuses, cantidad que, si se relaciona con los 25 kilómetros que cubre este recorrido, significa que cada máquina circulará sólo a un minuto de distancia de las otras que la antecedan y sigan, respectivamente, todo lo cual implica un reducido número de pasajeros para cada vehículo en viaje.

d) Por último el compareciente señala que el sistema en comento significará obligar a los escolares que deban transportarse desde la periferia hacia el centro, a pagar tarifas corrientes en los taxibuses, pues en ellos no gozan de rebaja, como ocurre en los demás medios de locomoción colectiva.

4.- Que el proyecto presentado por la Subsecretaría de Transportes persigue las siguientes finalidades:

A.- Mejoramiento a través de una reordenación de los vehículos orientada al aprovechamiento óptimo del parque

e infraestructura existentes.

- B.- Reorganización total y simultánea para todos los vehículos de locomoción colectiva.
 - C.- Alivio de la congestión de vehículos en la zona céntrica de la ciudad por medio de la eliminación de pasadas innecesarias de recorridos de locomoción colectiva.
 - D.- Estructuración de recorridos sobre la base de la estructura real de viajes, para evitar trasbordos innecesarios.
 - E.- Eliminación del paralelismo entre distintos medios de transporte de pasajeros.
 - F.- Adecuación de cada vehículo al tipo de recorrido más apropiado.
 - G.- Adaptación a la puesta en marcha del Metropolitano.
 - H.- Mantención del nivel de servicio que actualmente posee cada sector.
 - I.- Mejoramiento de la estructura y organización de las Asociaciones y Gremios de Locomoción Colectiva.
 - J.- Variación mínima del sistema tarifario vigente.
- 5.- Con el objeto de cumplir los objetivos anteriores, el proyecto establece lo siguiente:
- I.- Subdividir Santiago en cinco áreas.
 - II.- Establecer tres tipos de recorrido, adecuados a los tres tipos de vehículos que conforman el parque de locomoción colectiva, a saber:
 - a) Recorridos cortos de cruce por la zona céntrica, a cargo de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, atendida la alta capacidad de sus buses.
 - b) Recorridos de acercamiento y de retorno, para los actuales autobuses.

- c) Recorridos de circunvalación, servidos por taxibuses, dadas sus condiciones de alta velocidad y pequeño tamaño, adecuados para demandas poco intensivas.

6.- En cuanto al recorrido asignado a los taxibuses, el proyecto contempla, en principio, tres recorridos de circunvalación que son:

Anillo 1°.- o Exterior: Que sigue, en general, el trayecto de circunvalación Américo Vespucio, actualmente en terminación, en los tramos Oriente y Sur; por el Norte y Poniente sigue una trayectoria cercana a los límites poblados de esos sectores.

Anillo 2°.- o Medio: Que sigue, en general, el trayecto de la Avda. Dorsal, de acuerdo al proyecto del Ministerio de Obras Públicas, con la idea que, una vez terminada, siga este recorrido en toda su extensión.

Anillo 3°.- o Interior: Que rodea el sector Centro. Estos recorridos serán complementados en el futuro, de acuerdo con las nuevas importaciones de vehículos programadas para 1975, con recorridos de conexión parcial entre aquellas líneas periféricas que acusan mayor volumen de viajes entre sí.

7.- Que debe tenerse presente que el Decreto con Fuerza de Ley N° 279, publicado en el Diario Oficial el 6 de Abril de 1960, que fija las atribuciones del Subsecretario de Transportes, hoy Ministerio de Transportes, de acuerdo a su creación como Ministerio independiente del de Obras Públicas, por Decreto Ley N° 557, de 1974, establece que le corresponderá preferentemente colaborar en la formulación, ejecución y control de la política de transportes; elaborar, con el concurso de los organismos especializados, los estudios necesarios para la mejor realización de la política de Transportes; ~~utilizar~~ ^{autorizar} la creación o ampliación y modificación de los servicios de transporte ferroviario, marítimo, fluvial, lacustre y caminero, e intervenir en la entrega de estos al servicio público y autorizarlos en los casos de organizaciones particulares.

8.- Cabe tener presente que, del texto del proyecto se desprende que la única razón para reservar exclusiva-

mente el acceso al centro de la ciudad a los buses de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado consiste en su alta capacidad de pasajeros. Sin embargo, esta Comisión debe considerar que el Ministerio de Transportes tiene facultades para reordenar la locomoción colectiva, facultades que ha conservado no obstante la dictación del Decreto Ley N° 211, de 1973, toda vez que, precisamente, en el artículo 5° de este cuerpo normativo se dispone que continuarán vigentes las disposiciones legales y reglamentarias referidas a los transportes. Por consiguiente, el Ministerio del ramo está plenamente facultado para modificar los recorridos de la locomoción colectiva y establecer sistemas que vayan en beneficio de la comunidad y que tengan por objeto evitar las congestiones del tránsito que producen las aglomeraciones de vehículos especialmente en el centro de la capital.

9.- No obstante, esta Comisión estima que la alta capacidad de pasajeros única razón que proporciona el proyecto para reservar el acceso a la zona céntrica de la capital a los buses de la ETC no es razón bastante, por sí sola, para justificar la exclusividad en comento, la que sí, en alguna medida, entraba la libre competencia, puesto que discrimina en cuanto a las posibilidades de tener un mayor o menor flujo de pasajeros posibilidades que debieran ser iguales para los distintos tipos de servicios de locomoción colectiva.

10.- Conforme al fundamento anterior, la Asociación Nacional de Taxibuses tiene razón al sostener que los sectores aislados que le serían asignados carecen del suficiente flujo de pasajeros para solventar los respectivos gastos y que, además, se impediría a los taxibuses llegar al centro de la ciudad, favoreciendo a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

11.- Los fundamentos que preceden inclinan a esta Comisión a estimar que, aún cuando el proyecto implica el legítimo ejercicio de las atribuciones que tiene el Ministerio de Transportes, su aprobación y aplicación serían perjudiciales para la libre competencia que debe existir entre los empresarios que se dedican al transporte de pasajeros, tanto públicos como privados, consideraciones que la mueven a solicitar al señor Ministro de Transportes las tenga presentes al resolver sobre el tantas veces mencionado proyecto.

Saluda atentamente a US.,

JORGE GUERRERO SERRANO
Fiscal de la Dirección de Industria
y Comercio
Presidente de la Comisión Preventiva
Central


ELIANA CARRASCO CARRASCO
Secretaria