

N 90/6793-2

GAB. PRES. (O) No 7.400/9,
ANT. :
MAT. : Remite fotocopia.

SANTIAGO, 30 OCT 1990

DE : JEFE DE GABINETE PRESIDENCIAL

AL : SR. MINISTRO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
D. GERMAN CORREA DIAZ

Adjunto a Ud. fotocopia de documento enviado por el Comité de Dignificación de Pequeños Empresarios de la Locomoción Colectiva Pública de Pasajeros.

Ruego a Ud. enviar antecedentes de lo planteado, a fin de dar respuesta a los interesados.

Saluda atentamente a Ud.



Carlos Bascuñán Edwards
CARLOS BASCUÑAN EDWARDS

Jefe de Gabinete Presidencial

DISTRIBUCION

- 1.- Sr. Ministro de Transporte y Telecomunicaciones
- 2.- Gabinete Presidencial (Arch.)
- 3.- Arch. Correlativo

(90101982)

101982

ACOMPANAN DOCUMENTOS QUE SEÑALAN, PARA FINES PROCEDENTES.=

SANTIAGO, Octubre 19 de 1990.-

A S.E.
el Señor Presidente de la
República de Chile,
Don PATRICIO AYLWIN AZOCAR,
Palacio de La Moneda;
P r e s e n t e .-

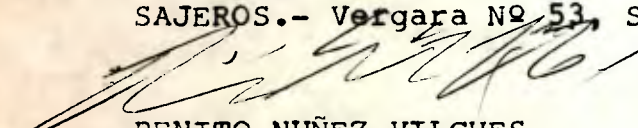
Excelentísimo Señor Presidente:

Por efecto de una publicación aparecida en el diario "El Mercurio" el día 17 de Octubre presente, Cuerpo "A", páginas 1 y 16, referidas a un eventual " Acuerdo " que se habría producido entre el Señor - Ministro de Transportes y Telecomunicaciones con un grupo de dirigentes gremiales del transporte terrestre, de la - que acompañamos ejemplar, y muy preocupados porque a nues- tro juicio dicho eventual " Acuerdo " es inconstitucional e ilegal, es que venimos en acompañarle, para los fines - que US. estime procedentes, los siguientes documentos, to- dos relacionados con la cuestión aludida y que refleja - nuestros temores respecto de las actuaciones referidas:


- 1.- Nota de 18 de los corrien- tes remitida al Señor Ministro de Transportes y Telecomu- nicaciones;
- 2.- Nota de hoy, remitida al Señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción;
- 3.- Nota de hoy, remitida al Señor Ministro de Hacienda;
- 4.- Nota de hoy, remitida al Señor Contralor General de la República.

En segundo lugar, creemos de oportunidad, hacerle llegar nota de Agosto 9 del año en curso, remitida al Señor Ministro de Transportes, en que le representabamos materias propias de la problemática - del rubro al que pertenecemos y de las vías de soluciones que nada costarían al erario nacional y que se dirigirían a los que viven de la actividad y no, como ocurrirá, a los que lucran de ella. Junto a ello, acompañamos la respues- ta, fechada 18 de Agosto de 1990, que mereció nuestra no- ta.

Atte., COMITE DE DIGNIFICACION
PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PA-
SAJEROS.- Vergara Nº 53, Santiago.==,

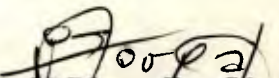

BENITO NUÑEZ VILCHES,
Presidente;


ALFONSO VARGAS FLORES,
Secretario;


SILVERIO MEDINA CONTRERAS,
1º Vicepresidente;


PEDRO CASTILLO LABRAÑA,
2º Vicepresidente;


WULLE CHACANO BECERRA,
Tesorero;


GREGORIO ASTORGA FAUNDEZ,
Pro-tesorero;


LUIS GALVEZ ROMAN,
Pro-secretario;


RUPERTO ALARCON PEREZ,
Director;


JUAN CAMPOS MO-
LINA, Director.

COMITE DE DIGNIFICACION
PEQUEÑOS EMPRESARIOS
LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS

SANTIAGO, Octubre 18 de 1990.-

Señor
VICTOR GERHAN CORREA DIAZ,
Ministro de
Transportes y Telecomunicaciones,
P r e s e n t e.-

De nuestra mayor consideración:

1) Con presentación de 9 de Agosto de 1990, le hicimos sabedor de nuestras actividades tendientes a dignificar al pequeño empresario del transporte público colectivo de pasajeros, de modo tal que quedara muy claro que no perseguimos fines mezquinos ni individuales, sino que soluciones a los diversos problemas que aquejan a los pequeños empresarios de la actividad que, señalabamos, han sido sobrepasados por sus dirigentes al extremo de ya no presentarlos en sus aspiraciones y reivindicaciones;

2) En el actual, y con motivo de las informaciones que hemos conocido por la prensa, que estimamos "apresuradas", aparecidas en "El Mercurio" del día de ayer, Octubre 17, cuerpo "A", páginas 1 y 16, y que dicen relación con un "ACUERDO (ENTRE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y EMPRESARIOS) PARA CONCRETAR EL RETIRO DE 2.620 BUSES VIEJOS", creemos un deber cívico para con el Gobierno democrático, con Ud. mismo Señor Ministro, y para con los pequeños empresarios, concurrir ha hacerle presente nuestras apreciaciones respecto de lo informado por "El Mercurio" y recabar de la Contraloría General de la República un pronunciamiento en el sentido que señalaremos, como asimismo promover de las Carteras de Hacienda Pública y de Economía, Fomento y Reconstrucción, la actitud de derecho que corresponde, exigiéndolo del último Ministerio la aplicación de las sanciones que correspondan, y finalmente, poner todo ello en conocimiento de S.E. el Señor Presidente de la República Don Patricio Aylwin Azocar, para los efectos que sean de lugar, todo, conforme pasamos a explicar:

a) El "Acuerdo" (que de ser efectiva la información aludida) se ha producido entre "empresarios" (que no significa otra cosa que las cúpulas de las asociaciones gremiales organizadas en federaciones y conferencias que constituyeron un ente de hecho al que llaman "Consejo Superior del Transporte Terrestre") y el "Ministerio de Transportes", resulta ajeno al derecho y no puede producir efecto alguno de ninguna naturaleza, ni siquiera, como estaría afirmando el Señor Miguel Herane "un acuerdo de caballeros", atendido que se han transgredido en forma flagrante las más elementales reglas de la normativa jurídica vigente;

b) En efecto, SS. habría informado a la prensa (y ésta a la opinión pública) que "diría que tenemos un acuerdo respecto de los tramos del poder de compra con montos máximo y mínimos dentro de los modelos y se-

gún la antigüedad de las máquinas. Dentro de los tramos, el Ministerio tendrá la facultad de una tasación técnico comercial del vehículo que permita determinar si las máquinas se pagan a un valor cercano al tramo del límite superior o inferior. Estamos trabajando en la implementación de esto. Creo que se ha cerrado el primer ciclo de conversaciones con los empresarios en este terreno y estamos en condiciones de elaborar la expresión final del proyecto de ley sobre el poder de compra."

Dicho acuerdo, de ser efectivo, es total y absolutamente nulo y transgrede normas jurídicas de la Constitución Política misma hacia abajo, como se refiere en las letras que siguen;

c) Las personas con las cuales US habría alcanzado el dicho " Acuerdo ", han actuado fuera de sus atribuciones que le reconoce el Decreto Ley Nº 2.757 de 1979 y sus modificaciones (y por consecuencia sus acuerdos sólo pueden alcanzar a sus bienes propios, sus propios vehículos), conforme así se colige de lo dispuesto por su Artículo 1º que establece: "Son asociaciones gremiales las organizaciones constituidas en conformidad a esta ley, que reúnan personas naturales, jurídicas, o ambas, con el objeto de promover la racionalización, desarrollo y protección de su profesión, oficio o rama de la producción o de los servicios, y de las conexas a dichas actividades comunes". Esto es, los dirigentes de las Asociaciones Gremiales de Transportes deben promover la racionalización, desarrollo y protección de su rama de servicios, pero con el " Acuerdo " que habrían alcanzado con US. lo que han hecho es enviar a la ruina económica a 2.620 pequeños empresarios que viven y sustentan a tres familias (la propia y las de los dos choferes) con el vehículo que Ud. pretende retirar de circulación con los acuerdos de los dirigentes gremiales; Es precisamente lo contrario de lo que dispone la ley, lo que hacen dichos dirigentes es desproteger a 2.620 dueños o poseedores de vehículos de transporte de pasajeros. Así las cosas, aquí está la primera transgresión al ordenamiento jurídico;

d) En segundo lugar, con los " Acuerdos " alcanzados por UD. y los " empresarios " (más bien con los dirigentes gremiales excediendo sus atribuciones legales y estatutarias) se han introducido en un campo que es netamente personal, como lo es disponer de los bienes y derechos adquiridos de las personas y que pertenecen a su patrimonio, del cual sólo la persona puede disponer, o sus representantes legales.

Luego, y salvo que todos los pequeños empresarios estén en interdicción, con sus " Acuerdos " han dispuesto de dicho patrimonio en forma ilegal e inconstitucional, salvo también, que los dirigentes gremiales con quienes UD. ha llegado a tales acuerdos estén en la debida posesión de los poderes legales y regulares que conforme los Artículos 2.116 a 2.173 del Código Civil le hayan conferido los afectados con dichos acuerdos (en cuyo caso actuarían como mandatarios civiles de ellos y no como dirigentes gremiales), y aún así sería ilegal dicho " Acuerdo ", atendido que expresamente dispone el Artículo 2.149 que "el mandatario debe abstenerse de cumplir el mandato cuya ejecución sería manifiestamente perniciosa al mandante", como sería en el ca

so en comento, pues, y así lo sostiene el Señor Miguel Herane, "las cancelaciones serían inferiores a las tasaciones de Impuestos Internos", o dicho en otros términos, será muy por debajo del valor comercial de los buses, y ni hablar del daño emergente;

e) Pero, aún contando con dichos poderes, con los cuales no nos cabe duda que no cuentan, basta que un sólo pequeño empresario no les haya facultado para que actúen en su nombre, como lo han hecho, para que tales "Acuerdos" aparentemente mesiánicos, no les vinculen en forma alguna, y mude tales actos en ilegales e inconstitucionales y se termine transgrediendo la Constitución Política, especialmente el Artículo 19º Nº 24º de la que transcribimos su inciso tercero:

"Nadie puede, en caso alguno, ser privado de su propiedad, del bien sobre que recae o de alguno de los atributos o facultades esenciales del dominio, sino en virtud de ley general o especial que autorice la expropiación por causa de utilidad pública o de interés nacional, calificada por el legislador. El expropiado podrá reclamar de la legalidad del acto expropiatorio ante los tribunales ordinarios y tendrá siempre derecho a indemnización por el daño patrimonial efectivamente causado, la que se fijará de común acuerdo o en la sentencia dictada conforme a derecho por dichos tribunales."

Como vé, no importando en forma alguna el nombre que a la materialización de sus "Acuerdos" se le den, lo concreto es que se privará de los atributos esenciales del dominio a los dueños y poseedores de los vehículos (obligándoles incluso a vender a los valores que se le quiera pagar), y procede, por consecuencia, que exista una ley general o especial que lo autorice, no pudiendo hacerlo por simple decreto o resolución; procede el pago de una indemnización por el daño patrimonial efectivamente causado; y (con esto se ratifica que sus con-negociadores no pueden vincular en forma alguna a los propietarios de los buses que se retirarán) el monto de la indemnización SE FIJARA INVARIABLEMENTE DE COMUN ACUERDO y bajo ningún respecto (es decir, ni aún existiendo una ley) podrá el Ministerio a su cargo o poder comprador alguno, fijar unilateralmente el dinero que se pagará por la venta obligada de los buses viejos;

f) También se transgrede lo dispuesto por el Artículo 7º inciso segundo de la Carta Fundamental que señala: "ninguna magistratura, ninguna persona ni grupo de personas pueden atribuirse, ni aún a pretexto de circunstancias extraordinarias, otra autoridad o derechos que los que expresamente se les hayan conferido en virtud de la Constitución o las leyes", puesto que, en efecto, por una parte US. se ha atribuido la facultad de, careciendo de ley que lo autorice, dictar resoluciones que perturban y limitan derechos garantizados por la Constitución y los dirigentes gremiales, se atribuyen la facultad de disponer de los bienes y derechos (del patrimonio) de los pequeños empresarios que viven de sus vehículos viejos, transgrediendo la Ley Sobre Asociaciones Gremiales.

Así, creémos que SS. no ha tenido interlocutores válidos en el derecho y los " Acuerdos " que con ellos haya alcanzado y alcance, no vinculan en forma alguna a los pequeños empresarios de la locomoción colectiva , y en realidad ni siquiera a las personas que participaron en ellos, puesto que inclusive, recaen sobre causa ilícita de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 1467 del Código Civil, puesto que han contrariado gravemente la Constitución y leyes yá aludidas;

3) Por último, hacemos presente - al Señor Ministro que estamos remitiendo copia de esta nota al Señor Contralor General de la República, a fin de que se pronuncie sobre el particular; al Ministerio de Hacienda Pública a fin de que tenga a bien tomar debida nota de lo expuesto, dado que las mal llamadas indemnizaciones que se han convenido en los " Acuerdos " de UD. con los dirigentes gremiales, serán soportados por el Estado y considerados en el gasto público, por lo que, recayendo dichos pagos en causa ilícita, será nulo, o lo que es lo mismo, habrá un mal pago, produciéndose enormes pérdidas al erario nacional; al H. Congreso Nacional, a fin de que se tome debida nota de esta apreciaciones; al Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción a fin de que, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 27 y 22 de la Ley Sobre Asociaciones Gremiales , sancione a los dirigentes con los cuales UD. ha arribado a " acuerdos " que transgreden las atribuciones legales de tales dirigentes y de ellos mismos, que en sus condiciones de personas naturales se han atribuido la calidad de Asociación Gremial para involucrar a personas que no forman parte de las agrupaciones de las cuales ellos son dirigentes; y, a S. E. el Señor Presidente de la República, a fin de que tome debida nota según le parezca de derecho;

4) Convencidos de que era nuestra obligación ciudadana hacerle presente todo lo anterior, y confiados de que hemos servido a US., que bien puede suceder que dada sus altas y delicadas funciones no haya tomado las precauciones procedentes a fin de prevenir que los acuerdos pretendidos fueran vinculantes para los comprometidos en la materia, le saludamos muy atte., en la certidumbre de que tomará debida nota de lo expuesto.-
COMITE DE DIGNIFICACION DE PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS,



BENITO NUÑEZ VILCHIS,
Presidente;

ALFONSO VARGAS FLORES,
Secretario;

SILVERIO MEDINA CONTRERAS,
1º Vicepresidente;

PEDRO CASTILLO LABRAÑA,
2º Vicepresidente;

WULLE CHACANO BECERRA,
Tesorero;

GREGORIO ASTORGA PAUNDEZ,
Pro-tesorero;

LUIS GALVEZ ROMAN,
Pro-secretario;

RUPERTO ALARCON PEREZ,
Director;

JUAN CAMPOS MOLINA,
Director.-

Vergara Nº 53, SANTIAGO.- Nota: Se acompaña publicación de "El Mercurio" de 17 de Octubre de 1990.-

COMITE DE DIGNIFICACION
DE PEQUEÑOS EMPRESARIOS
DE LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS

PREVIO LOS TRÁMITES QUE CREA DEL CASO A FIN DE CONFIRMAR LOS ANTECEDENTES, SOLICITAMOS APLIQUE SANCIONES QUE INDICAN A DIRIGENTES GREMIALES QUE FUNCIONAN.=

SANTIAGO, Octubre 19 de 1990.-

Señor
CARLOS GINAMI PASCUAL,
Ministro de
Economía, Fomento y Reconstrucción,
Presente.-

De nuestra consideración:

1) Adjuntas acompañamos publicación de 17 de Octubre de 1990, efectuada por "El Mercurio", Cuerpo "A", páginas 1 y 16 y que dicen relación con un supuesto "Acuerdo", entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y "Empresarios" (que no serían sino las cúpulas de las asociaciones gremiales de transporte terrestre de la Región Metropolitana unidas en federaciones y confederaciones y éstas a su vez en un ente de hecho llamado "Consejo Superior de Transporte").

También adjuntamos copia de la nota que hicieramos llegar al Señor Víctor Germán Correa Díaz, Ministro del rubro, relacionada con dicha publicación que, de ser efectiva y haberse producido tal "Acuerdo", él resulta ilegal e inconstitucional;

2) Resultando efectiva la información, se dará el caso de que los dirigentes gremiales que habrían participado de tal "Acuerdo", habrían actuado infringiendo el Artículo 19 del Decreto Ley Nº 2.757 Sobre Asociaciones Gremiales y en consecuencia, procede que ese Ministerio les aplique a todos y cada uno de ellos, las sanciones que previenen el Artículo 27 y 22 del mismo texto legal, para cuyos efectos le hacemos llegar estos antecedentes y solicitamos practique los trámites que crea del caso a fin de confirmar, especialmente con el Señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, tanto la efectividad de la información, como la nómina completa de los dirigentes gremiales que, por una parte, excedieron sus atribuciones legales adoptando acuerdos fuera de lo que les impone el mencionado Artículo Primero (promover la racionalización, desarrollo y protección de su rama de los servicios,...), y, por otra parte, se atribuyeron la representación de personas vinculadas al transporte público de pasajeros que no pertenecen a sus asociaciones gremiales.

3) En el convencimiento de que estamos dando cumplimiento a una obligación cívica de contri



buir al cuidado del régimen democrático, por la vía de señalar presuntas ilegalidades e inconstitucionalidades, que, de ser efectivas, aún son subsanables, le saludamos y quedamos como sus más attos. servidores, COMITE DE DIGNIFICACION DE PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS,

WILFREDO MUÑOZ VILCHES,
Presidente;

ALFONSO VARGAS FLORES,
Secretario;

FEDERICO MEDINA CONTRERAS,
1º Vicepresidente;

PEDRO CASTILLO LABRAÑA,
2º Vicepresidente;

JAIME GIACCHINO BECERRA,
Tesorero;

GREGORIO ASTORGA PAUNDEZ,
Pro-tesorero;

LUIS MARTÍN,
Pro-Secretario;

HUBERTO MARCE,
Director;

CARLOS MOLINA,
Director.

VIRGATA Nº 53, Santiago.-

COMITE DE DIGNIFICACION
DE PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS



REITERAN PRESENTACIONES QUE MENCIONAN; SOLICITAN RESPUESTA;
HACEN PRESENTE HECHO QUE INDICAN; Y SOLICITAN SE ADOPTEN A
SU RESPECTO LAS PROVIDENCIAS QUE SE JUZGUE DE PRUDENCIA.-

SANTIAGO, Octubre 19 de 1990.-

Señor
ALEJANDRO FOXLEY RIOSECO,
Ministro de Hacienda,
Presente.-

De nuestra mayor consideración:

1) Mediante Nota de 22 de agosto de 1988, creímos oportuno poner en conocimiento del entonces Ministro de esa Cartera, Señor Hernán Buchi Buc, de la constitución del COMITÉ DE DIGNIFICACION DE PLANEOS EMPRESARIOS DE LA COOPERACION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS, haciéndole notar cuales serían los objetivos de dicho Comité;

2) En cumplimiento de tales objetivos, le formulamos petición fundada el 8 de Septiembre de 1988 y que reiteráramos el 13 de Marzo de 1989, que hasta la fecha no han sido debidamente respondidas;

En razón de ello, venimos, en primer término en solicitar muy respetuosamente a Ud. se sirva darnos la respuesta que no merecimos del Ministro referido, atendido muy especialmente que hoy nos encontramos bajo un gobierno democrático y resulta una obligación cívica de los gobernados contribuir a las soluciones de los problemas del país en la medida que ello sea posible;

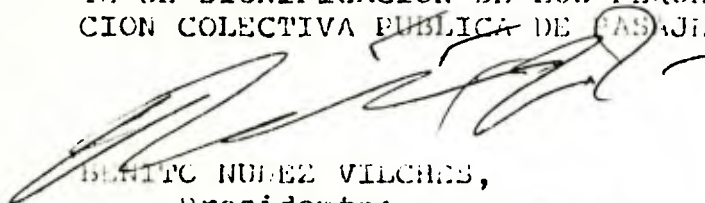
3) Por otra parte, venimos en hacer presente a Ud. nuestra preocupación respecto de una información aparecida en el diario "El Mercurio" del día 17 de Octubre de 1990, Cuerpo "A" páginas 1 y 16, y que dicen relación con un supuesto acuerdo al que habría arribado el Señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones con los dirigentes gremiales del transporte de pasajeros, con abierta transgresión a nuestro juicio de las normas jurídicas que están en vigencia; para mejor ilustración del Señor Ministro, le remitimos copia de la nota que en tal sentido le hicieramos llegar al Señor Víctor Germán Correa Díaz, en su calidad de Ministro de Transportes, con nuestra posición a su respecto, pues estimamos ilegales e inconstitucionales tales acuerdos.

Como podrá advertir del tenor de la nota que le acompañamos, la relación con este Ministerio radica en que el financiamiento del " Acuerdo " que habría alcanzado el Ministro de Transportes deberá ser soportado en el Gasto Público, es decir, por el erario nacional, y por lo mismo, será esa Cartera la que deberá canalizar tales pagos, que estimamos ajenos al derecho, por tanto creé-

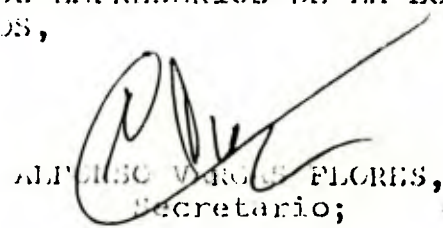


mos nuestro deber cívico, como hemos señalado, hacer presente a US. el punto de vista nuestro para los efectos de que se digne reflexionar sobre la materia y adopte con la debida antelación las providencias que juzgue de prudencia;

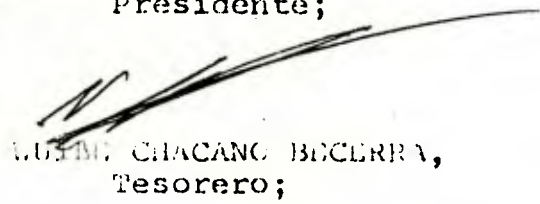
4) Convencidos de que estamos actuando del modo en que todo funcionario público, con las altas y delicadas funciones que US. desempeña desearía que todo gobernado actuase (cuidando la democracia que tan cara ha sido para este país), acompañamos la documentación referida en la presente nota y quedamos como sus más Ss. Ss., COMITE DE DIGNIFICACION DE LOS PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LA LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS,



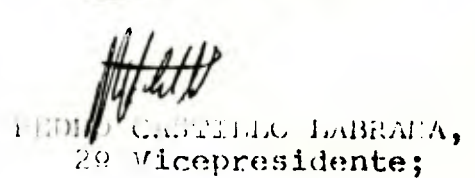
BENITO NUÑEZ VILCHES,
Presidente;



ALFREDO VARGAS FLORES,
Secretario;



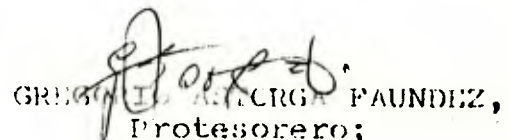
RUFINO CHACANO BECERRA,
Tesorero;



PEDRO CASTELLANO LABRAÑA,
2º Vicepresidente;



SEVERINO MEDINA CONTRERAS,
1º Vicepresidente;



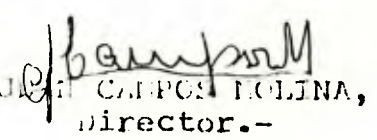
GREGORIO ALCÉRIGA FAUNDEZ,
Protesorero;



LUIS GASCÓN,
Prosecretario;



RUPERTO ALARCÓN FERRIZ,
Director;



JUAN CARLOS MOLINA,
director.-

Vergara Nº 53, Santiago.-

COMITE DE DIGNIFICACION
DE LOS PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LA LOCOMOCION
COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS

SOLICITAN EN MERITO DE ANTECEDENTES QUE SEÑALAN, SE HAGA PRESENTE AL MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES LAS MATERIAS QUE SE MENCIONAN. =

SANTIAGO, Octubre 19 de 1990.-

Señor
CONTRALOR GENERAL DE LA
REPUBLICA DE CHILE;
P r e s e n t e .-

De nuestra consideración:

1) Adjunto acompañamos para el conocimiento de UD. y fines consiguientes, los siguientes antecedentes: a) Publicación de "El Mercurio" del día 17 de los corrientes, Cuerpo "A", páginas 1 y 16 y referidos a un "Acuerdo (entre Ministerio de Transportes y Empresarios) para concretar el retiro de 2.620 Buses Viejos";

b) Nota remitida por este Comité al Señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Don Víctor Germán - Correa Díaz, fechada ayer 18 de los corrientes y relativa a nuestra preocupación por que, de ser efectiva la información, se estarían transgrediendo gravemente la Constitución y leyes de la República;

c) Nota fechada hoy, remitida al Señor Ministro de Hacienda, Don Alejandro Foxley Rioseco, también dándole cuenta de nuestras preocupaciones de que se generen pagos con cargo al Gasto Público que pierda eventualmente el erario nacional como consecuencia de cancelaciones ilegales e inconstitucionales;

d) Nota fechada hoy, remitida al Señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, Don Carlos Ominami = Pascual, a fin de que gestione lo conveniente para, de ser procedente, se apliquen las sanciones que la ley impone a los dirigentes que, debiendo sujetarse a las normas sobre asociaciones gremiales, se excedan en sus atribuciones y facultades;

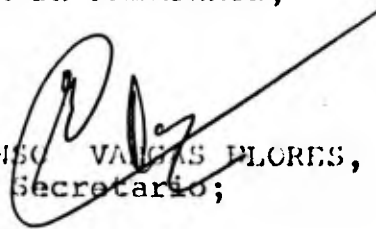
2) Del análisis de los documentos que se acompañan, podrá colegir el Señor Contralor, como aparentemente se está llegando a acuerdos entre la autoridad (Ministro de Transportes) y un grupo de personas (dirigentes gremiales actuando fuera de las atribuciones que la ley les reconoce) que transgreden la Constitución y las leyes y por tal razón, acudimos a US. muy respetuosamente a fin de que, si lo tiene a bien, se sirva hacer presente al Señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que de ser efectiva la información aparecida en la prensa referida, se está arribando a acuerdos ilegales e inconstitucionales dado que se transgreden, entre otras, las siguientes normas: el D.L. Nº 2.757 de 1979 y sus modificaciones, especialmente el Artículo 1º que fija las atribuciones y facultades de las Asociaciones Gremiales; Los artículos 2.116 a 2.173 del Código Civil; Artículo 2.149 del mismo texto; Artículos 19º Nº 24º y 7º inciso segundo, de la Constitución Política de la República; y Artículo 1467 del Código Civil ya mencionado;


3) También solicitamos a UD., co

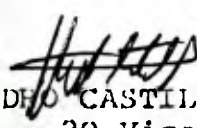
mo una manera de contribuirle en sus altas funciones al Señor Ministro de Transportes, quién valga señalar es Doctor en Sociología, se le hagan presente las facultades específicas que a los dirigentes de las asociaciones gremiales les asigna la ley; de como sólo pueden representar a sus afiliados a dichas asociaciones (y no hablar a nombre de personas que no forman parte de las mismas), y para promover la racionalización, desarrollo y protección de su rama de servicios en el caso del transporte público de pasajeros, y que al acordar el "retiro" de empresarios del servicio de transporte por la vía de obligarles a vender sus vehículos es un acto ilegal que contraría la ley sobre asociaciones gremiales; le sugiera el modo en que conforme las normas generales del derecho pueden válidamente representar a las personas aquellos dirigentes con los cuales se ha entrevistado, con la salvedad de que en tales casos actuarán como mandatarios civiles y no como dirigentes; y, conforme UD. mismo apreciará la gravedad de la situación, todo aquellos que estime de conveniencia;

4) Seguros de que no podrá estimar - la presente sino como el cumplimiento del deber ciudadano de los integrantes del comité remitente, quedamos como sus más - attos. servidores, COMITE DE DIGNIFICACION DE PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS,

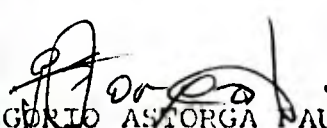

BENITO NUÑEZ VILCHES,
Presidente;


ALFONSO VARGAS FLORES,
Secretario;


SILVERIO MEDINA CONTRERAS,
1º Vicepresidente;

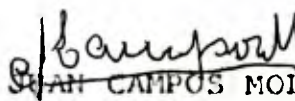

PEDRO CASTILLO LABRAÑA,
2º Vicepresidente;


WILLE CHACANO BECERRA,
Tesorero;


GREGORIO ASTORGA PAUNDEZ,
Pro-tesorero;


LUIS ALVAREZ ROMAN,
Pro-secretario;


RUPERTO ALARCON PEREZ,
Director;


JUAN CAMPOS MOLINA,
Director.-

Vergara Nº 53.- Santiago.-

COMITE DE DIGNIFICACION
PEQUEÑOS EMPRESARIOS
LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS

EN RAZON DE LO QUE EXPRESAN, REPRESENTAN AL SEÑOR MINISTRO LO QUE INDICAN; ADJUNTAN DOCUMENTACION QUE MENCIONAN; REITERAN APLICACION DE NORMATIVA LEGAL QUE SEÑALAN; Y, PROPONEN SOLUCION ORGANIZATIVA Y DE TRABAJO DE LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS EN BUSES Y MICROBUSES.

SANTIAGO, Agosto 9 de 1990.

AL SEÑOR

VICTOR GERMAN CORREA DIAZ,

Ministro de

TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES;

Presente.-

De nuestra mayor consideración:

1.- Por presentación de 22 de Agosto de 1988, ingresada bajo el Nº 3.015 a ese Ministerio, comunicamos al Señor Ministro de la época, General de Brigada Aérea Don Jorge Massa Armijo, la creación de este " COMITE DE DIGNIFICACION DE LOS PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS " a objeto de poder realizar los fines de que dá cuenta su Acta Constitutiva, adjunta a tal presentación.

La creación de este " Comité " se consideró necesaria por motivo que en los planteamientos de las organizaciones gremiales a las cuales pertenecemos los pequeños empresarios de microbuses y de buses, no queda claro el espíritu de sacrificios de este Sector, en cuanto a su afán de superación fundado esencialmente en su propio esfuerzo y, muy por el contrario, de esos planteamientos sólo se desprende " la necesidad de que éstos sean reemplazados por otros empresarios más " diligentes ", lo que constituye, entonces, la urgencia de " dignificar " el quehacer de los pequeños empresarios ante las

vta.

Autoridades y ante el público usuario de sus vehículos.

En nota posterior, ingresada bajo el Nº 3.344 el 14 de Septiembre de 1988, dijimos al mismo Señor Ministro que las tareas concretas y definidas propuestas por este "Comité de Dignificación" jamás podrán ser abordadas por directivas formales, sean de asociaciones gremiales, de confederaciones regionales o nacionales, o por el llamado Consejo Superior de Transportes, dado a que sus caracteres de organización y/o de intereses particulares nada tienen que ver con la solución real e integral de este tan vital servicio de utilidad pública y, como consecuencia de todo esto, creémos de buena fé que, teniendo nosotros presente el imperativo de sobrevivencia propia y familiar, estamos obligados a sobrepasar los planteamientos de tales "organizaciones" para hacer peticiones directas y fundadas, como lo es ésta, a las Autoridades competentes;

2.- De la documentación adjunta el Señor Ministro podrá apreciar las profundas motivaciones tenidas en cuenta para que un grupo de pequeños empresarios o poseedores de buses y microbuses, decidieramos crear este "Comité de Dignificación", como así también, SS. podrá colegir el enorme daño económico que este sector de transportistas han sufrido, superior a los \$ 5.000.000 por cada máquina; por la renuencia en la aplicación de la normativa legal existente, lo cual no ha permitido reparar los vehículos debidamente, transformándose éstos en contaminantes y destartalados u obsoletos, pero que para sus poseedores lo son todo, ya que les permite ganarse, con mucho esfuerzo y dedicación, el sustento diario propio y familiar.

De esta misma documentación SS. podrá colegir que después de transcurridos más de un año de in

fructuosa tramitación administrativa ante ese Ministerio, que se encontraba a cargo de su antecesor el Señor Carlos Silva Echiburú, decidimos acudir a la Contraloría General de la República en procura de la solución deseada y que al no obtenerla derechamente se optó por recomendar la interposición de sendas demandas civiles de carácter ordinario ante los Tribunales de Justicia (que han sido notificadas a US.), acción ésta que no se ha intensificado a fin de no interferir en la Planificación del Señor Ministro en la búsqueda de soluciones a los complejos y gravísimos problemas que enfrenta en esa Cartera;

3.- No obstante lo anterior, y habiéndonos informado por los medios de comunicación sobre algunos tópicos de " LA POLITICA DE TRANSPORTE URBANO DEL GOBIERNO DEMOCRATICO "; de su objetividad, de su seriedad y de la voluntad de S.E. el Señor Presidente de la República y del Señor Ministro, para impulsar y llevar a efecto tal política, que favorece sin duda alguna al público usuario y desarrolla un auténtico incentivo a la eficacia y modernización de la locomoción colectiva pública; con la clara voluntad de ayuda al pequeño empresario que posee una o dos máquinas y de cuya suerte SS se encuentra preocupado; según lo ha manifestado públicamente en el Diario Las Ultimas Noticias del día 7 de Agosto en curso; lo cual nosotros creemos sinceramente, siendo la razón por la cual estimamos necesario expresarle que las acciones judiciales referidas, intentadas contra el Fisco de Chile (a fin de que responda patrimonialmente) y en contra de ese Ministerio (a fin de que le sean oponibles las resoluciones del Tribunal); lo han sido a raíz de los hechos que suscitadamente se reseñan:

A) Demandas reclamando indemnizaciones del Fisco de Chile por efecto de que ese Ministerio, a tra

vés de su Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de Trans-
portes, ha impedido la legítima circulación de los vehículos
por las calles y caminos de esta Región, de acuerdo con el últi-
mo dígito de su placa patente, por la vía de dictar Resolucio-
nes exentas del trámite de toma de razón, prohibiendo la cir-
culación vehicular, esto es, estableciendo la llamada " restric-
ción vehicular": Resoluciones todas ilegales e inconstitucio-
nales;

B) Demandas reclamando indemnizacio-
nes del Fisco de Chile por efecto de que ese Ministerio ha fal-
tado a sus obligaciones legales de aplicar la ley, específica-
mente y especialmente, la Resolución Nº 250 de 1982, emanada
de esa Cartera, que fijó normas claras y minuciosas, en cuanto
a características técnicas, medidas, capacidad de carga y como
condición que deben reunir los vehículos de transporte masivo de
pasajeros, para propender a su seguridad y salubridad. Que de-
bió ser aplicada a partir del 1º de Enero del Año 1984, no sien-
do aplicada hasta la fecha, y que de haberlo sido, habría per-
mitido el necesario financiamiento para, entre otros efectos,
renovar el parque vehicular para esta actividad, o en los más
de los casos, mantener motores y carrocerías de los buses y mi-
crobuses en un estado de seguridad, salubridad y comodidad con-
venientes para el transporte colectivo público de pasajeros, -
con su consiguiente disminución de elementos contaminantes; y

C) Demandas solicitando se declare
nula la Resolución Nº 76 de 1988, de esa Cartera, que retiró
de circulación vehículos de locomoción colectiva pública de pa-
sajeros cuyos modelos fueren iguales o anteriores a 1968, por
ser esta Resolución ilegal e inconstitucional.

Respecto de esta última situación,

se debe hacer presente al Señor Ministro que con esta Resolución se retiraron de circulación tales vehículos, que naturalmente eran la fuente de subsistencia de un gran número de familias (la del dueño del vehículo y la de los conductores), que de un día para otro y sin mediar indemnizaciones algunas, quedaron cesantes, empobrecidos y al menos los dueños de los vehículos lesionados en su patrimonio, por efecto de que por una parte sufrieron una CONFISCACION (no otra cosa ocurrió al extraerse de su patrimonio el valor comercial de su microbús, puesto que una vez publicada la Resolución y hecha efectiva, ese bien mueble no valió absolutamente nada), y por otra parte, fué privado de sus frutos civiles, como es la explotación de sus máquinas que han sido impedidas de continuar prestando sus servicios;

4.- También creémos necesario decir a SS. que en las demandas civiles del párrafo anterior, hay dos cuestiones a saber:

A) Los fundamentos de hecho que obligaron a los actores a deducir dichas demandas, y muy especialmente la referida a la restricción vehicular, lo es porque causa un grave daño a las personas dueñas de dos o de un vehículo, por efecto de que el día de paralización, el Ministerio de Transportes le paraliza el 100% (cien por ciento) de su pequeña empresa, causándole el cien por ciento de pérdidas por consecuencia; mientras que los que tienen más de diez máquinas (grandes empresarios, que son los menos y que son justamente los que dirigen las ASOCIACIONES GREMIALES con las cuales UD. se entrevista) son beneficiados con la restricción vehicular, puesto que se les paraliza no más del 20% de su industria y con el 80% restante cubren el costo y beneficio del 100% de la empresa, transportando más pasajeros con menos gastos. (La me-

1 por expresión de esto es que en la actualidad, cuando la restric-
2 ción alcanza el 50% de dígitos, han comenzado a reclamar los
3 grandes empresarios y demandan políticamente del Ejecutivo el
4 pago de indemnizaciones por los días no trabajados, en otros
5 términos, les afecta ahora en sus ganancias);
6 B) En cuanto a la demanda por la
7 no aplicación de la ley y específicamente la Resolución Minis-
8 terial N° 250 de 1982, lo es porque hoy en día están juntos
9 (sin siendo los mismos), los dirigentes de vehículos de gran-
10 capacidad con los de poca capacidad (buses y microbuses con taxi-
11 buses, respectivamente), y al efecto los dueños de taxibuses
12 han usufructuado y abusado de la omisión del Ministerio de
13 Transportes por efecto de no aplicar en todo su rigor y exten-
14 sión la Resolución N° 250 de 1982, obteniendo ingentes e ilegí-
15 timas ganancias (según cifras proporcionadas por esa misma car-
16 tera, han transportado durante los últimos cinco años, 375.501.050
17 pasajeros los taxibuses por sobre los buses y microbuses, con-
18 una clara competencia desleal que ha sido permitida por ese Mi-
19 nisterio). Es por esta razón por la cual no se demanda por los
20 Directores de vehículos de gran capacidad, que los taxibuses
21 sean obligados a respetar la ley y la dignidad de los pasajeros,
22 los que son transportados hacinados y en forma poco humana en
23 vehículos pequeños, arriesgando sus vidas y la de los peatones
24 sin respeto alguno por la seguridad y salubridad de todas las
25 personas, lo cual constituye la causa directa de los gravísimos
26 accidentes que, por la sobredimensión de carga, a diario se de-
27 ben lamentar.
28 Así las cosas, los dueños de
29 taxibuses, estimamos, no tienen derecho alguno ni moral alguna
30 para reclamar (cuando sea la oportunidad para hacerlo), el pago

de indemnizaciones para que sus vehículos sean retirados, por
que se han enriquecido ilícitamente en perjuicio, no sólo de
los vehículos grandes sino de toda la población; siendo unos
causantes, en verdad directos, de la incapacidad de los dueños
de buses y microbuses para repararlos adecuadamente.
Por lo mismo recién expresado, cuando SS. manifiesta a la opinión pública que quiere confeccionar un listado nacional para saber quiénes viven de esta actividad y quiénes lucran de ella; queremos interpretar que quiere conocer a los beneficiados con la restricción vehicular, que son precisamente los que lucran de esta actividad;

5.- Ahora bien, no obstante la modificación a la Ley Nº 18.696, que US. espera sea aprobada por el H. Congreso Nacional; creemos absolutamente conveniente aplique la normativa existente en la actualidad, la cual regula la actividad del transporte de pasajeros y que, según nuestro entender, supera crecidamente las pretensiones contenidas en el Mensaje del Proyecto modificador de la Ley citada; según se verá:

A.- Decreto Ley Nº 211 de 1974, Ley Antimonopolios, con cuya rígida aplicación se desincentivarían los excesos que describe; las prácticas cartelistas y de monopolización que se denuncia; la competencia desleal que se produce y la existencia de una Organización Gremial altamente autoritaria;

B.- La Resolución Nº 250 de 1982 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (que el Ministerio nunca ha puesto en movimiento, no ha aplicado ni obligado a su cumplimiento); que fijó requisitos y dimensiones de carrocerías de vehículos de locomoción colectiva y condiciones

de seguridad y comodidad y un minucioso detalle o normas técnicas para conseguir tales objetivos. La aplicación de este Reglamento, que debió comenzar el Primeró de Enero del Año mil novecientos ochenta y cuatro (y que hasta ahora el Ministerio no aplica), permitiría el ordenamiento acelerado del transporte urbano, obligando a los vehículos (especialmente a los de pequeña capacidad como los taxis colectivos y taxibuses), a no transportar más pasajeros que los que recomienda el fabricante y para los cuales se ha diseñado el vehículo, no siendo lícito al oferente transportar, en forma hacinada y poco humana a 60 o a 48 o más pasajeros, según el caso, arriesgando no sólo sus vidas, sino también la de los peatones, puesto que el vehículo resulta incapáz de ser conducido con la seguridad que ha condicionado el fabricante; se impediría la competencia desleal de los vehículos de pequeña capacidad en perjuicio de los de gran capacidad, puesto que deberían ajustar sus tarifas a los costos que lícitamente les comprometieran, y no como ocurre en la actualidad, en que gastan menos de la mitad de insumos que el vehículo grande y perciben ingresos líquidos por más del doble y, en cambio se les permite ofrecer el servicio en igualdad tarifaria con los buses y microbuses (con las prácticas monopolistas y cartelistas que el mismo Ejecutivo denuncia al Congreso Nacional en su Mensaje a la modificación a la Ley Nº 18.696 citada); Evitaría especialmente la emisión de contaminantes más allá de los rangos establecidos, por efecto de que los vehículos de gran capacidad tendrían el necesario financiamiento para ser reparados adecuadamente y no continuaría la práctica solapada del dumping, que en los hechos ha sido avalada (por omisión) por la Autoridad respectiva, esto es, por el Ministerio de Transportes; Se evitaría, en fin, la transformación en pistas

de carrera de las calles y caminos en procura de "ganarse" el
pasajero entre los oferentes; ...
... C.- Iguales objetivos se conseguirían dando cumplimiento al Decreto Supremo Nº 1631 de 1984, del
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamentó
los servicios de transportes por calles y caminos; y ...
... D.- En especial, la Ley Nº 18129, Ley del Tránsito,
que es suficiente para regular y otorgar las facultades necesarias para que la Autoridad respectiva, y sea
el Ministerio a su digno cargo, regule y reglamente adecuadamente
el servicio público de pasajeros; Facultades, como se ha
visto, de las que ya ha hecho uso para dictar normas, pero que
ahora sólo falta que se use esas facultades para cumplir y hacer
cumplir tales normas; ...
... E.- Por último, y de mayor rango legal, la Constitución Política que está en vigencia, que re-
glamenta no sólo obligaciones para los súbditos, sino también
establece sus derechos, especialmente en el Artículo 19º núme-
ros 1º, 2º, 16º, 24º y 26º, para lo que nos ocupa.
... Con la normativa legal referida y
en actual vigencia, estimamos se superan todos y cada uno de
los problemas que el exceso actual vicia la prestación de ser-
vicios de locomoción colectiva de pasajeros, no sólo en el
Grán Santiago, sino que también en las principales Regiones
del país, entre estas últimas, especialmente la Quinta Región,
donde aún están en práctica las distribuciones de "zonas";
...
6.- La estimulación del empresario
a no modernizarse ni tecnificarse, que acusa S.S. en el Mensaje
referido, creémos, se debe a dos factores principalmente: uno
a la distorsión arbitraria que introducen al mercado los gran-

vta.

des empresarios, con prácticas cartelistas (para cuyos efectos resulta efectiva la Ley Antimonopolios, si fuera aplicada) y (dos) por efecto de que el Ministerio de Transportes, por una parte no aplica la ley; y por la otra parte la infringe con la restricción vehicular, que no soluciona el problema de la contaminación y sólo introduce un elemento "rajo" al mercado, el cual es, el de interferir en la decisión del demandante del servicio, puesto que limita su libertad de seleccionar el servicio que contratar (debe dejarse al pasajero elegir libremente el vehículo colectivo en que quiere ser transportado), obligándole por la vía de prohibir la circulación de vehículos a tener que elegir entre los que la Autoridad permite ilegítimamente circular, y bien puede ocurrir que los vehículos más contaminantes e inseguros queden circulando, mientras que los más nuevos y seguros están con prohibición de salir a circulación, obligándole en consecuencia a contratar un servicio mediocre, que no le satisface. Ello ocurre en la actualidad con la aplicación de la ilegal restricción vehicular;

7.- Del texto del Mensaje citado y del Proyecto de ley propuesto, surge, claramente, que la Autoridad (para los efectos de las demandas civiles incoadas, UD: mismo -que por lo demás firmó el proyecto de ley-), conoce muy bien el hecho de que la restricción vehicular es total y absolutamente ilegal e inconstitucional. No otra cosa ocurre al señalar en la página 4 del documento que "la autoridad dispuso limitaciones al transporte público de pasajeros y la utilización de vehículos particulares. Para llevarlas a cabo, no obstante, se requiere que las autoridades del transporte tengan las facultades y atribuciones legales para reglamentar...";

8.- En cuanto al proyecto de ley

1 referido, que como se ha visto resulta innecesario, nos permiti
2 mos, muy respetuosamente, hacer las siguientes observaciones:
3 El proyecto en general, no le se
4 rá útil al Ministerio para dar curso a la Resolución N° 23, de
5 6 de Marzo último, ni a su calendario (propuesta, como tal, Reso
6 lución 23 o en cualquiera otra forma), puesto que adolecerá -
7 del mismo vicio que la Resolución N° 76 de 1988, cual es, que
8 no contendrá normas técnicas, y por lo mismo objetivas, para
9 permitirle decretar la definitiva obsolescencia técnica de vehicu
10 los destinados al transporte de pasajeros y su consecuente sa
11 lida del parque automotriz del transporte de pasajeros.
12 Al efecto, hacemos notar los fun
13 damentos de la acción judicial relativa a la Resolución N° 76,
14 Rol Número 507, seguida ante el 18° Juzgado Civil de Santiago:
15 " Debe, por lo anterior, buscarse el sentido que el legis
16 lador le dió a las expresiones "normas técnicas" y "normas
17 específicas": En primer lugar, de conformidad con el Articu
18 lo 20 del Código Civil, no puede estimarse sino que les dió
19 su sentido natural y obvio, "según el uso general de las mis
20 mas palabras. En consecuencia, por "normas técnicas" no
21 puede entenderse sino aquél conjunto de reglas "claras, ex-
22 presas y objetivas referidas a la construcción, dimensiones
23 y condiciones de seguridad, comodidad, presentación y mante
24 nimiento de los vehículos destinados al servicio de transpor
25 te público de pasajeros; y, por "normas (técnicas) especifi
26 cas", aquellas normas que, siendo técnicas, son expresadas
27 una a una, de modo que siendo ciertas puedan ser conocidas
28 por los súbditos como aquellas que la Autoridad estima deben
29 ser cumplidas para poder desarrollar la actividad comercial
30 de empresario de transporte público de pasajeros".

vta.

1 Ello obligará, consecuentemente,
2 a someter determinados vehículos (obviamente los más antiguos
3 en primer lugar) única y exclusivamente al más riguroso exámen
4 de revisión técnica, pero no se podrá utilizar fórmulas arbitra-
5 rias como las de la Resolución Nº 176: ("Que, por su antigüedad
6 y uso, los vehículos pierden condiciones de seguridad por agota-
7 miento de material, no detectables aún en el proceso más riguro-
8 so de revisión técnica"), puesto que ésto no es técnico ni obje-
9 tivo, debiendo además, para sacarles del mercado, pagar la
10 indemnización por el daño patrimonial efectivamente causado, y
11 principalmente con los vehículos que se declaren "obsoletos",
12 después de la aprobación del proyecto de ley (nos referimos al
13 calendario programado en la Resolución Nº 23), puesto que éllos
14 han sido víctimas de un sistema desastroso del cual no han si-
15 do responsables y que se ha provocado esencialmente porque el
16 Ministerio de Transportes no veló por el cumplimiento de la ley
17 y reglamentos complementarios y por el excesivo libertinaje que
18 en este sentido caracterizó al régimen pasado.

19 También el proyecto de ley reco-
20 noce, que la restricción vehicular no tiene sus fundamentos en
21 la contaminación ambiental, sino en el atochamiento o congesti-
22 ón vehicular, según expresamente se confiesa por el Ejecuti-
23 vo en el inciso segundo del Artículo 3º propuesto.

24 Esta misma norma de la iniciati-
25 va resulta, a nuestro humilde juicio, inconstitucional, pues -
26 viola la garantía del Nº 26º del Artículo 19º de la Constitución
27 Política, puesto que dicho precepto asegura a todas las perso-
28 nas que las garantías que previene el mismo Artículo 19º no po-
29 drán ser afectadas en su esencia, ni imponer condiciones, tri-
30 butos o requisitos que impidan su libre ejercicio, por los precep-

tos legales que por mandato de la Constitución regulen o comple-
menten dichas garantías o que las limiten en los casos que ella
lo autoriza. (sería el caso del Artículo 199, N.º 8º que señala:
que la ley puede establecer limitaciones o restricciones espe-
cíficas al ejercicio de ciertos derechos o libertades para pro-
teger el medio ambiente). Y esto ha ocurrido y ocurre con la
restricción vehicular que ahora se pretende respaldar con una
ley, pues afecta en su esencia e impone condiciones muy claras
e ilegítimas a las garantías del Artículo 199 números 2º, 3º, 4º,
8º, 16º, 20º, 21º, 22º, y 24º, como lo he señalado ya y con
mayor abundamiento, en la fa-
cultad que se pretende, que permitiría el uso de vías
para determinados tipos de vehículos y/o servicios, mediante
procedimiento de licitación pública u otros métodos objetivos,
para el funcionamiento del mercado de transporte de pasajeros;
se está violando en forma flagrante derechos esenciales, como
lo son los derechos adquiridos, la libertad para asociarse o
mantenerse en la individualidad, la libertad para elegir por
los usuarios el tipo y oportunidad del medio de transporte que
prefiera, etc.; y más aún, con esta norma se obligará a mu-
chos empresarios, que por su gran número, hará imposible que
no sean afectados en sus derechos y bienes, a unificarse (más
de lo que algunos ya lo están) en verdaderos cárteles, se insta-
rá a que entre los mismos oferentes se produzca una "guerra"
para sacar del mercado al mayor número posible de competidores;
en suma, estimamos, no ocurrirá otra cosa en los hechos que la
transformación de las actuales asociaciones gremiales en empre-
sas de reducido número, a quienes la Autoridad, por la vía de
la licitación, las hará dueña de las calles; produciéndose con-
secuentemente, una distribución de zonas (entre ellas) para é-

1 ejercer monopolícamente la actividad de transportistas y, por
2 lo mismo, precisamente lo que se pretende evitar y que ha denun-
3 ciado S.E. El Señor Presidente de la República en el Mensaje
4 "Los procesos cartelistas y de monopolización se producirán
5 en el breve plazo, haciéndose indontrolables."
6 ("Sería importante conocer el cri-
7 terio que informaran las licitaciones de las calles, puesto
8 que no puede arbitrariamente dejarse algunos de los actuales
9 oferentes en los recorridos que actualmente efectúan y a otros
10 no, y de dejarlos a todos, como debiera ocurrir para garantizar
11 la igualdad ante la ley, quedaríamos exactamente igual que como
12 estamos en la actualidad);
13 9.- Nos permitimos hacer presen-
14 te al Señor Ministro, que hemos creído nuestro deber ciudadano
15 representarle todo lo precedente, dentro del mayor respeto, y
16 también motivados en el sólo interés de coadyuvar en la solución
17 del gravísimo problema expuesto, por tanto rogamos así lo con-
18 sidere;
19 10.- Estimamos también de alta
20 conveniencia, dejarle muy claramente expresada nuestra posición
21 común respecto a los vehículos que prestan servicio de loco-
22 moción colectiva pública de pasajeros en general, así como res-
23 pecto del mercado mismo: deben estar permanentemente siendo re-
24 novados de modo que no circulen para estos efectos vehículos
25 de más de diez años de antigüedad; el transporte colectivo de
26 pasajeros debe prestarse por medio de empresas, como las coope-
27 rativas o las sociedades anónimas; por ser un servicio esencial
28 de estabilidad y progreso del país, no debe estar sujeto a las
29 contingencias políticas, es decir, deben ser apolíticas y san-
30 cionarse severamente) la presión política (bien gremial, bien

político-partidista, u otras formas de presión), así como económica o social que pretenda obtenerse por su utilización. Pero, algo debe háderse con los empresarios individuales que actualmente ejercen la actividad. Sobre este respecto, debe distinguirse previamente al menos tres clases de empresarios, muy claramente diferenciados: EL GRAN EMPRESARIO, que cuenta con diez y más máquinas (que no necesita protección estatal ni subvenciones ni indemnizaciones de ninguna clase), y que con las medidas de restricción vehicular por ejemplo -y sin entrar a calificar su legalidad-, no necesita ser compensado ni indemnizado, puesto que cuando se le impone no circular dos dígitos, que equivalen en números ideales al 20% de su empresa, se queda con el 80% de la misma en funcionamiento y con menos vehículos transporta más pasajeros que con todos ellos en las calles y con menor costo por consecuencia; EL MEDIANO EMPRESARIO, con menos de diez vehículos y más de dos, que tampoco necesita protección estatal, pero que se ve afectado en sus ganancias por sometersele a restricción vehicular, puesto que si tiene, por ejemplo, cuatro vehículos, tendrá un promedio de un vehículo paralizado, y por lo mismo, no bajará del 75% la paralización de su empresa, lo dicho de otro modo, la restricción vehicular para él no superará el 25% y con el 75% restante financiará los gastos fijos del total de su actividad, pero verá disminuidas sus ganancias; y, por último, EL PEQUEÑO EMPRESARIO, aquél que tiene una o dos máquinas y que es el gran perjudicado con las políticas de restricción vehicular, puesto que al paralizársele por dígito su vehículo, TIENE EL CIENTO POR CIENTO DE SU EMPRESA PARALIZADA, privándosele de su legítimo sustento (aquí no cabe hablar de ganancia, ya que con su vehículo sólo cubre sus necesidades mínimas de

1 subsistencia y la de sus trabajadores -e incluso, en muchos ca
2 sos, el mismo empresario a su vez cubre un turno de trabajo en
3 el vehículo-). Como se vé, es este último tipo de empresarios,
4 quién verdaderamente necesita de la protección estatal y quién
5 verdaderamente sufre con la restricción vehicular en la actual
6 dad. A esta clase pertenece un significativo número de empresa
7 rios de transporte de pasajeros, y son los que tienen, en su
8 gran mayoría, los vehículos de mayor antigüedad en la prestación
9 de servicios de movilización colectiva de pasajeros. Aunque el
10 G. O. U. S. ha anunciado que así las cosas, cuanto U. S. hace
11 noticias y señala que es la política del actual Gobierno retira
12 rar de esta actividad los vehículos con más de 15 años de anti
13 güedad, no podemos menos que entender que los vehículos que re
14 tirará son precisamente los de aquellas personas más modestas,
15 que cuentan con su microbús como el único medio de sustento y
16 que al aparecer el modelo del mismo en el Diario Oficial, de que
17 en tal o cual fecha deberá salir de circulación, se le ha pri
18 vado de inmediato del valor económico que para él representa
19 dicha máquina y lo empobrecerá, haciéndole quizás imposible bus
20 car un nuevo derrotero para subsistir, además de arruinárselo
21 a él y su familia. Esto sólo tiene un nombre jurídico: CONFIS
22 CACION DEL DOMINIO, DEL BIEN SOBRE QUE RECAE O DE ALGUNO DE SUS
23 ATRIBUTOS ESENCIALES AL DOMINIO y en tiempos de paz esta insti
24 tución política resulta inaceptable. De concretarse el retiro de apróxi
25 madamente 4.000 vehículos que se encuentran en la situación des
26 crita, se causará el empobrecimiento de un gran número de pe
27 queños empresarios y la cesantía consecuente de éstos jefes de
28 hogar y por ende la falta de recursos para un importante número
29 de persona, a las que se les privará de fuentes de subsistencia;

11.- Además del problema que he
mos traído al Señor Ministro, tenemos también propuestas no egoísta
goístas, ni de ánimo lucrativo (a diferencia de los planteamientos
tos de los dirigentes gremiales que esperan ingentes beneficios
a costa de los que saldrán del mercado por la vía de impedirse
les trabajar sus vehículos viejos), practicables y viables. Son
estas dos, y suscintamente explicadas consisten en: 1) otorgar
a través de cooperativas de transportes, se puede canalizar créditos para adquirir buses
nuevos, de gran capacidad de pasajeros y que utilicen cobradores
res, de cuyo pago se responsabilizaría la empresa y que entregaría
los vehículos a pequeños empresarios bajo el sistema de
arrendamiento financiero (leasing) en cómodas formas de pago; 2)
Por cada vehículo nuevo dado en arrendamiento financiero se
retira del mercado definitivamente el vehículo viejo, lo que evi
vitará cesantía; Si pagan el crédito, las cooperativas les harían
rían dueños extendiéndoles el contrato de compra definitivo, en
esto encontrándose naturalmente el crédito cancelado íntegramen
te (y que sería avalado por Corfo o el Banco del Estado al fa
bricante de los vehículos); si no dan cumplimiento les sería
retirado el vehículo y perderían las sumas pagadas y la ayuda
estatal; Los vehículos servirían líneas acordadas entre el Mi
nisterio de Transportes y las cooperativas; y, las tarifas, tam
bién acordadas, comprenderían los costos de explotación, de am
mortización de la deuda, de una legítima ganancia y aquellos
gastos de ordinaria ocurrencia en la explotación de los vehícu
los, estableciéndose desde luego fondos especiales de deprecia
ción y de reparación de las máquinas (en los costos de explota
ción se comprendería los proporcionales de mantención de las
cooperativas) y sería determinante en el trazado del servicio;

la necesidad de la población demandante, teniendo éste por con-
secuencia, un alto contenido social; b) La segunda fórmula, consiste
en la formación de sociedades anónimas, que adquirieran vehículos
nuevos para sí, de gran capacidad; Estas sociedades anónimas
harían a los pequeños empresarios accionistas, por lo que su
sustento estaría radicado en los dividendos que se anticiparían
mensualmente; sin perjuicio de que los vehículos viejos serían
adquiridos por la sociedad anónima (con lo cual en realidad se
le estaría indemnizando al pequeño empresario por la pérdida
comercial que sufre) en un precio no inferior al 50% del valor
que tenía el vehículo en sí mismo y los que estuvieran en mejo-
res condiciones o estado, prestarían servicios en la periferia
de la ciudad, creándose servicios comunales de movilización co-
lectiva a un valor extremadamente módico para los vecinos y no
pudiendo, en caso alguno, dichos vehículos volver al mercado in-
tercomunal o interprovincial y los que no estuvieran en con-
diciones serían definitivamente retirados del mercado.
Entre tanto se lleva a la práctica la adquisición de vehículos nuevos, el Supremo Gobierno pon-
ga en favor de tales Cooperativas y Sociedades Anónimas los pre-
stamos de dinero necesarios, a objeto de que compren los ve-
hículos viejos a sus asociados y accionistas y reparen debida-
mente aquellos que sean susceptibles de seguir prestando servi-
cios, el cual harán desde luego bajo las formas indicadas en
las letras a) y b) referidas. Ambas fórmulas llevan consigo la
gran ventaja de que se cambia el profundo sentido individualis-
ta y de empresa de uno, que rige esta actividad, para mutarse
en una actividad formal, bajo un prisma social con tarifas

transparentemente estudiadas, bajo el control técnico de empresas apolíticas por antonomasia (las cooperativas por imperativo legal y las sociedades anónimas por su sentido mercantil y de ser la reunión de un fondo común); puesto que en el caso de la letra "a)", los socios tendrán el incentivo de que su incumplimiento acarreará la pérdida inmediata de la tenencia del vehículo y de su eventual adquisición por lo cual, al parar por demandas políticas, no podrán obtener el dinero para pagar el compromiso contraído y, por consecuencia, no podrán sumarse a paros por cualquier razón que sea; y, en el caso de la letra "b)", serán empresas supervigiladas por el Estado a través del Ministerio de Transportes, las que por su naturaleza sólo podrán estar dirigidas por personas de vocación democrática y las que en los costos para calcular la tarifa, no podrán considerar las pérdidas ocasionadas por sumarse a paros o movilizaciones de similar naturaleza, esto es, las pérdidas que sufra no serán retornadas, con lo cual, sin duda, se desincentivará la utilización política de la movilización, cuyas consecuencias ya se vieron en el último régimen democrático que vivió el país hasta Septiembre de 1973, cuando de alguna manera los mismos que hoy pretenden presionar al actual Gobierno fueron activos participantes en el colapso que llevó a Chile a la grave administración próxima pasada y que, por lo demás, ya hicieron una demostración de su manejo de las actuales "formas de organización" por medio del paro provocado últimamente al Gobierno anterior, movimiento del cual apareció como "responsable" un dirigente de los choferes;

12.- En mérito de lo expuesto y antecedentes acompañados, venimos en rogar al Señor Ministro muy encarecidamente, se sirva, si lo tiene a bien, disponer se

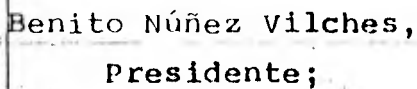
vta.

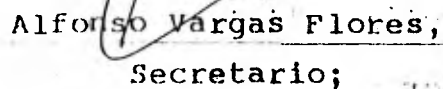
1 aplique la normativa legal referida, especialmente la reseñada
2 y dentro de ellas, la Resolución Nº 250 de 1982 de ese Ministe
3 rio, con lo cual los poseedores de buses y microbuses, dentro
4 de un lapso prudente, obtendrán los ingresos necesarios que -
5 les permitirán reparar sus máquinas para seguir trabajándolas,
6 en tanto se organizan en cooperativas o sociedades anónimas, pa
7 ra que esos vehículos puedan ser renovados por buses nuevos de
8 gran capacidad, los cuales prestarán servicios en la forma se
9 ñalada en los párrafos "a)" y "b)" del número 11.- de esta pre
10 sentación.

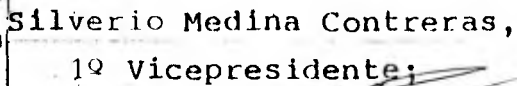
11 Con el ruego de que el Señor Mi
12 nistro se sirva, si lo tiene a bien, acoger esta petición, le
13 saludamos muy atentamente, Ssv. Ss.,

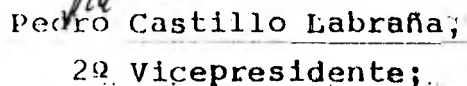
14
15 **COMITE DE DIGNIFICACION DE PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE LOCOMOCION**

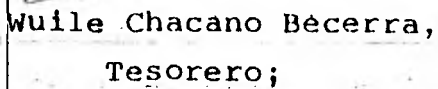
16 **COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS:**

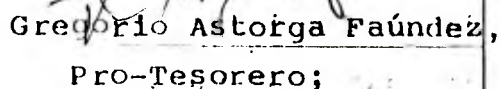
17 
18 Benito Núñez Vilches,
19 **Presidente;**

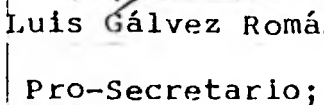
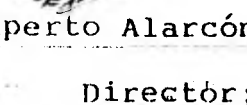
20 
21 Alfonso Vargas Flores,
22 **Secretario;**

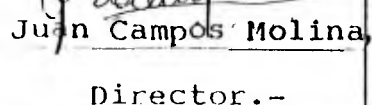
23 
24 Silverio Medina Contreras,
25 **1º Vicepresidente;**

26 
27 Pedro Castillo Labraña,
28 **2º Vicepresidente;**

29 
30 Wulle Chacano Bécerra,
31 **Tesorero;**

32 
33 Gregorio Astorga Faúndez,
34 **Pro-Tesorero;**

35 
36 Luis Gálvez Román, 
37 **Pro-Secretario;** **Directór;**

38 
39 Juan Campos Molina,
40 **Director.-**

41 VERGARA Nº 53, SANTIAGO.-

42 **NOTAS:**

43 **COMITE DE DIGNIFICACION**
44 **PEQUEÑOS EMPRESARIOS**
45 **LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS**

Nota 1.- En atención a que el día 13 de Julio último, Juventudes del Partido por la Democracia, PPD, pegaron carteles descalificativos en buses y microbuses de pequeños empresarios, estamos enviando copia de esta presentación y de sus antecedentes adjuntos, al Señor Presidente de ese prestigioso Partido Político, a objeto de informarle sobre la materia y de solicitarle por una parte, tengan a bien revisar sus acciones políticas especialmente respecto de los beneficiados con hechos como los referidos, y por otra parte, su apoyo en la solución que nos ocupa;

Nota 2.- Según lo expuesto, se adjuntan los siguientes antecedentes:

- a) Nota de Enero 19 de 1989 al Señor General Director de Carabineros de Chile;
- b) Nota de 7 de Febrero de 1989, emanada de la Dirección General de Carabineros de Chile;
- c) Nota de 2 de Marzo de 1989, al Señor General Director de Carabineros de Chile;
- d) Nota de Director de Orden y Seguridad, Oficio Nº 21, fechado en Santiago y referido a nota referida en letra anterior;
- e) Nota de 22 de Agosto de 1988, al Señor Intendente Región Metropolitana;
- f) Nota de 22 de Agosto de 1988, al Ministro de Hacienda;
- g) Nota de 8 de Septiembre de 1988, al Ministro de Hacienda;
- h) Nota de Marzo 13 de 1989, al Señor Ministro de Hacienda;
- i) Nota de 22 de Agosto de 1988, al Ministro del Interior;
- j) Nota de 15 de Septiembre de 1988, al Ministro del Interior;
- k) Carta Nº A 43 de Septiembre 1989, del Ministro del Interior;
- l) Nota de Noviembre 9 de 1988 al Ministro del Interior;
- ll) Nota oficio Ordinario Nº 327 de Ministro del Interior;

COMITE DE IDENTIFICACION
FEMINISTAS TRABAJADORAS
LOCOMOCION COLECTIVA FEDERAL DE PASAJEROS

vta.

- m) Nota de Marzo 13 de 1989 al Ministro del Interior;
- n) Oficio Nº 213 del Ministro del Interior;
- ñ) Nota de 22 de Agosto de 1988 al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones;
- o) Oficio Nº 2123 de Septiembre de 1988 del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones;
- p) Nota de Septiembre 29 de 1988 al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones;
- q) Nota de 22 de Agosto de 1988 al Subsecretario de Transportes;
- r) Nota de 22 de Agosto de 1988 al Señor Ministro de Transportes;
- s) Nota de 8 Septiembre de 1988 al Ministro de Transportes y T.;
- t) Nota de Septiembre 29 de 1988 al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región Metropolitana;
- u) Ordinario Nº 2303 de Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;
- v) Nota de Noviembre 4 de 1988 al Ministro de Transportes y T.;
- w) Oficio Nº 46 de Subsecretario de Transportes;
- x) Nota de 19 de Enero de 1989 al Subsecretario de Transportes;
- y) Nota de 19 de Enero de 1989 al Ministro de Transportes;
- z) Nota de 2 de Marzo de 1989 al Ministro de Transportes y T.;
- 0) Oficio Nº 203 del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;
- 1) Nota de Marzo 13 de 1989 al Ministro de Transportes;
- 2) Oficio Nº 628 del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;
- 3) Nota de Junio 30 de 1989 al Ministro de Transportes;
- 4) Nota de Junio 30 de 1989 al Ministro de Transportes;
- 5) Nota de Julio 20 de 1989 al Ministro de Transportes;
- 6) Oficio Nº 1566 del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;
- 7) Oficio Nº 1624 del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;
- 8) Nota de Agosto 14 de 1989 al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;
- 9) Resolución Nº 267 de 15 de Diciembre de 1987 de la Comisión Resolutiva de Antimonopolios;
- 10) Oficio Nº 1855 del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

ORD. DL/Nº 1873 /

ANT. Presentación de 09.08.90.

MAT. Respuesta a lo solicitado.

SANTIAGO,

DE : MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

A : COMITE DE DIGNIFICACION PEQUEÑOS EMPRESARIOS DE
LOCOMOCION COLECTIVA PUBLICA DE PASAJEROS
Vergara Nº 53 - Santiago

En respuesta a su nota del antecedente, me permito manifestar a Uds. que la he leído con el mayor interés y he dispuesto su análisis por quienes al interior del Ministerio trabajan en la preparación de las normas que nos interesa implementar dentro de la política general trazada para la actividad.

Sobre algunos puntos concretos de sus planteamientos, debo hacer presente que los fundamentos de las demandas que tienen interpuestas en contra de esta Secretaría de Estado y del Fisco, carecen a nuestro juicio de base jurídica o constitucional, por lo que, tales instancias judiciales, deberán ser rechazadas en definitiva. A mayor abundamiento, uno de ellos referido a la restricción vehicular, ya ha sido objeto de sucesivos fallos de nuestras Cortes de justicia que han ratificado la procedencia legal de las medidas.

Por otra parte, en cuanto a no ser necesario el proyecto de ley en trámite parlamentario que sustituye el artículo 3º de la ley Nº 18.696 por que el Ministerio tendría facultades suficientes, es materia de apreciación pero, en todo caso, no caben dudas de que precisa mejor algunas facultades actuales y entrega indicaciones en torno a acciones que pueden llegar a ser necesarias y que en el presente no sería posible disponer.

Estimo de gran valor su apreciación acerca de la edad de vehículos de locomoción colectiva de pasajeros la que, Uds. señalan, no debería exceder los diez años, como aquella referida a la conveniencia de que los servicios debieran prestarse a través de empresas como cooperativas o sociedades anónimas, por cuanto las ventajas en materia de seguridad, polución y comodidad, por una parte, y de menores costos, responsabilidad y eficiencia, por la otra, son de toda evidencia y concuerda con nuestro punto de vista.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES

//.

Ruego a Uds. tener claro nuestro propósito de ajustar las acciones que emprendamos a la conveniencia de la comunidad, sin desmerecer, en lo posible, los intereses particulares, entre los que tenemos presente los de los pequeños empresarios del transporte de pasajeros, como los que Uds. representan.

Los saluda atentamente.,



CTOR GERMAN CORREA DIAZ
Ministro de Transportes
Telecomunicaciones

Distribución:
Comité de Dignificación Pequeños
Empresarios Loc. Col.
Vergara 53 - Stgo.
Gab. M. TT. y TT.
Gab. Subs. de TT.
Depto. Legal
Of. de Partes
DL/79