



DE: CONVENCIONALES CONSTITUYENTES

A: MESA DIRECTIVA DE LA  
CONVENCIÓN CONSTITUCIONAL.

REF.: INICIATIVA CONVENCIONAL CONSTITUYENTE

FECHA: 27 DE ENERO DEL 2022

## **DERECHO AL TRANSPORTE LIMPIO, INCLUSIVO Y PARTICIPATIVO**

### **I.- Vistos**

1. Que, el Párrafo 2° del Título IV del Reglamento General de la Convención Constitucional establece las iniciativas constituyentes para la elaboración de las normas constitucionales.
2. Que, los artículos 81 y siguientes del Reglamento General de la Convención Constitucional permiten que las y los convencionales constituyentes puedan presentar iniciativas de normas convencionales constituyentes a la Mesa Directiva, a través de la Oficina de Partes de la Secretaría de la Mesa Directiva.
3. Que, el artículo 83 del Reglamento General de la Convención Constitucional exige que las iniciativas convencionales constituyentes sean presentadas con fundamento, por escrito, con articulado y dentro de plazo.
4. Que, a su vez, el mismo artículo 83 del Reglamento General de la Convención Constitucional exige que las iniciativas convencionales constituyentes no pueden ser firmadas por menos de ocho ni por más de dieciséis convencionales constituyentes.

### **II.- Fundamentos.**

Las empresas proveedoras del transporte público de pasajeros transforman lo que debiera ser un derecho fundamental en un servicio de consumo mercantilizado y de mala calidad, que no cumple con las expectativas y las necesidades de los usuarios, toda vez que es inseguro, poco accesible e ineficaz, además de incumplir las normativas del transporte, del tránsito y laborales vigentes, sin una fiscalización efectiva por parte de las autoridades competentes. Lo que trae consigo graves consecuencias para la vida e integridad física y

psicológica de los habitantes de las ciudades y territorios, especialmente pasajeros y operarios del transporte público de pasajeros remunerado, generando, además, un importante impacto sobre la vida cotidiana y calidad de vida de las personas, especialmente de los sectores más desfavorecidos de nuestras ciudades. Las normas y diseño del transporte público de pasajeros remunerado, pactados únicamente con el actor empresarial, junto a la exacerbación de la utilidad y la ausencia de control y fiscalización, derivan en pésimas condiciones laborales y de seguridad para los operarios del servicio (choferes), que decantan en importantes problemas de salud mental y familiares, tales como estrés laboral, consumo de drogas, conflictos familiares y violencia entre los mismos choferes. De igual modo, en la instalación de prácticas ilegales como el uso de incentivos o pago por corte de boletos o por cuota, lo que deriva en usanzas como el “collereo” a altas velocidades (o competencia por pasajeros), que elevan considerablemente las tasas de accidentabilidad, sensación de inseguridad y riesgo para pasajeros, choferes y sociedad en su conjunto. El paupérrimo servicio público de pasajeros remunerado ha redundado, en consecuencia, en el significativo aumento de respuestas privadas al problema de movilidad y conectividad que conlleva, incentivando el uso del automóvil particular y la proliferación de taxis colectivos, uso de aplicaciones y autos piratas, sin regulación ni fiscalización y sin ningún estándar de seguridad, con todas las implicancias para el desplazamiento en las ciudades, riesgo social y medio ambiente.

La situación ideal es que sea realmente un SERVICIO PÚBLICO para seres humanos, esto es, un servicio que cumpla estándares de calidad, de seguridad, accesibilidad y dignidad, amigable con el medio ambiente y moderno, que favorezca el desarrollo de la sociedad y de sus procesos de producción y reproducción de la vida y las relaciones sociales, garantizando a todos los habitantes del territorio nacional, el cumplimiento de otros derechos como el acceso a la educación, a la salud, a la recreación, a la cultura, al trabajo y a circular con dignidad. Que la comunidad tenga protagonismo y participación vinculante en el diseño y retroalimentación de la política pública, así como en la fiscalización del transporte público de pasajeros remunerado. Que las decisiones relativas al transporte público, movilidad e infraestructura vial, se tomen de forma descentralizada, en los niveles regionales y comunales de gobiernos representativos.

La Nueva constitución, debe garantizar que las personas dispongan de un servicio de transporte público de pasajeros remunerado, digno, seguro, moderno y accesible, a partir de asegurar: - Una frecuencia acorde a las necesidades de usuarios, tanto de día como de noche, asegurando el desarrollo de sus vidas y adecuado funcionamiento social en todos los ámbitos.

- Un sistema articulado de transportes públicos, accesible a todos los y las ciudadanos, sin discriminación/exclusión de ningún tipo, de clase, de género, de edad y/o capacidades diferentes, como necesidad inherente a todo ser humano y aspecto esencial para la integración y vida en sociedad.

- Una mirada integral, que incorpore consideraciones de carácter medio ambientales, de seguridad, de espacio público e infraestructura vial.

- Una perspectiva inclusiva y de género, visualizando discriminaciones positivas, necesidades y exposición al riesgo diferenciados (acosos y/o ataques sexuales, situación de embarazo, desplazamiento con coches y niños pequeños, etc.), apuntando, además, a la des masculinización del servicio y rol de trabajador/a chofer.

- Una participación ciudadana vinculante en el diseño del servicio, retroalimentación y fiscalización. Indicaciones para que el estado juegue un rol activo, a través del diseño y regulación del sistema de transporte público de pasajeros remunerado, o bien, junto con ello, haciéndose cargo de la prestación directa del servicio, ya sea en forma total o parcial, según los requerimientos y especificidad de la situación. Así como también, a través de la fiscalización, preocupándose de garantizar, como aspecto prioritario de la calidad del servicio, las condiciones de seguridad y laborales del o la trabajadora chofer, eliminando la modalidad de incentivo o pago por corte de boleto y/o cuota, por el alto riesgo y externalidades negativas que esta comporta, tanto para el trabajador o trabajadora como para usuarios y ciudadanía en su conjunto. Indicaciones que aseguren la descentralización de la responsabilidad principal del sistema de transporte público de pasajeros remunerado, radicando a nivel del gobierno regional y comunal, explicitando exigencias específicas por parte del Estado y competencias administrativas en los distintos niveles de administración y gobierno.

- Basados fundamentalmente en la experiencia de uso del servicio de transporte público de pasajeros remunerado y en el protagonismo de prácticas históricas de lucha por mejoras a ese mismo servicio en nuestros territorios y espacios de reproducción cotidiana.

- Nuestra experiencia tanto de choferes como de usuarios, principales víctimas de un entramado de vulneraciones, atropellos y malos tratos de un sistema perverso, nos ha convertido, a la vez, en protagonistas de una historia de lucha y resistencia por la dignidad y el buen vivir.

- Hemos sido testigos de la corrupción, prácticas monopólicas e impunidad mantenida por décadas frente a irregularidades y abusos de los prestadores empresariales históricos del servicio, al amparo de autoridades que han incumplido sus roles de fiscalización y supervigilancia. Tal cual deja muy claro, por ejemplo, el Informe de Investigación Especial N° 570 de 2017, emitido por la Contraloría Regional de Valparaíso, mediante el cual observa y ratifica graves irregularidades tanto de la empresa prestadora del servicio como en el actuar de la Seremi Transporte de Valparaíso, dentro de las cuales destaca la ausencia de un proceso licitatorio en el Gran Valparaíso desde el año 2006, manteniéndose sin transparencia ni libre competencia, las mismas empresas de siempre pese al mal servicio prestado.

- Tan relevante como el derecho a la educación, a la salud, al agua, entre otros, el derecho a un transporte público digno, seguro y de calidad se erige como una necesidad fundamental e insoslayable, cuya violación o no satisfacción llega, incluso, a conculcar el derecho a la vida, a la integridad física y psicológica de las y los ciudadanos. Así lo ratifica el Fallo de la Corte Suprema del 06 de agosto de 2020, que acoge el recurso de protección interpuesto por la organización comunitaria CODEFO contra la Seremi Transporte de Valparaíso por sus omisiones y graves negligencias en el ejercicio de sus roles de fiscalización y supervigilancia del transporte público de pasajeros y sus graves deficiencias e irregularidades, conculcando el derecho constitucional a la vida, a la integridad física y psicológica de los habitantes del cerro de Forestal, Viña del Mar y el Gran Valparaíso.

- Cuantitativamente hablando, representa una necesidad vital para la gran mayoría de la población de todo el país y sus territorios, usuaria cotidiana del transporte público de pasajeros, la que día a día resulta afectada y ve conculcados sus derechos humanos fundamentales, especialmente comunidades con mayores índices de marginalidad y

pobreza, comunidades segregadas dentro de ciudades fragmentadas, comunidades aledañas a zonas urbanas, zonas periurbanas y comunidades rurales.

- Con todo, el transporte público de pasajeros, eje fundamental de la movilidad en nuestro país, constituye un elemento esencial para una vida digna y el desarrollo pleno de los individuos y sus comunidades, a tal punto de configurarse como un auténtico derecho humano fundamental, requerido de reconocimiento y garantía por parte del Estado.

### **III Propuesta de Articulado**

**Artículo 01:** Todas las personas habitantes del territorio nacional tienen el derecho inalienable al libre, igualitario y universal uso de los medios de transporte público colectivo. El Estado garantizará a todos los habitantes del territorio nacional:

a) La no discriminación arbitraria relativa al sexo, género, identidad, clase, raza, nacionalidad, idioma, capacidad física o mental, edad o pertenencia a algún pueblo originario, en cuanto al acceso y uso de los servicios de transporte público.

b) La adaptación de los medios de movilidad y la infraestructura vial a los sujetos y sus necesidades, respetando las diferencias de las personas en sus diferentes capacidades corporales y mentales.

c) El respeto a los derechos y seguridad de los trabajadores que operan el transporte público.

d) Producir, velar, promover y favorecer las condiciones para la sostenibilidad ambiental, social, laboral y económica del sistema de transporte público colectivo.

e) Implementar y establecer la implementación de medios, recursos y programas encaminados al desarrollo de la accesibilidad universal segura y eficiente.

f) La pluralidad de medios de transporte y la libre elección del medio de transporte a usar.

g) La participación y control ciudadanos vinculantes en el diseño e implementación de la infraestructura pública de transporte, la retroalimentación de la información, la evaluación de la eficacia, la eficiencia, la transparencia, la probidad, la libre concurrencia, la sustentabilidad y sostenibilidad de los sistemas de transporte público colectivo, y su fiscalización.

h) El carácter vinculante, obligatorio para las autoridades estatales, regionales y comunales, los privados, las empresas, los prestadores de servicio, y todos los habitantes, de las decisiones adoptadas por consulta ciudadana vinculante regional, intercomunal o comunal.

i) A un transporte que contribuya a los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

**Artículo 02:** Los servicios de transporte público de pasajeros no podrán elevar las tarifas sobre la escala tarifaria regional determinada por las entidades regionales y comunales establecidas en esta Constitución. Excepcionalmente podrán hacerlo, siempre que cuenten con un informe en cuya virtud se especifiquen las razones del alza propuesta y las inversiones directas futuras comprometidas, ante las entidades territoriales. Una ley

determinará el procedimiento que deberá observarse al respecto, cumpliendo siempre con los principios de transparencia y de participación de la sociedad civil.

**Artículo 03:** Los servicios de transporte público terrestre de pasajeros remunerado deberán aplicar condiciones mínimas de frecuencia en todos sus recorridos, para garantizar la movilidad social, tanto durante el día como en la noche.

**Artículo 04:** Su licitación será pública, transparente, con libre concurrencia, igualdad de oportunidades, no discriminación ni trato privilegiado, y condicionado al cumplimiento estricto de las normas legales pertinentes. El Estado garantizará los servicios de transportes en zonas rurales de difícil conectividad y es la empresa respectiva la responsable de entregar un servicio de calidad. En caso contrario se podrá llamar a licitación nuevamente. Las entidades regionales establecidas en esta Constitución serán las encargadas de la licitación, fiscalización y control, según lo indique la ley.

**Artículo 05:** El Gobernador Regional evaluará anualmente a las empresas prestadoras de servicios del transporte, las cuales deberán cumplir los requisitos establecidos en los estatutos regionales. Tales evaluaciones serán públicas. La sociedad civil, por medio del mecanismo de participación vinculante previsto en la Constitución y las leyes, podrá poner fin a una licitación cuando existan reclamos reiterados.

**Artículo 06:** El Gobernador Regional implementará oficinas territoriales debidamente descentralizadas, las cuales controlarán y fiscalizarán la prestación y calidad del servicio. En virtud de ello, podrá, mediante resolución fundada, sancionar directamente al prestador o empresa respectiva.

Los municipios tendrán la facultad de apoyar directamente a las oficinas territoriales regionales, con el fin de fiscalizar el cumplimiento de la normativa de planificación vial y del tránsito, así como denunciar al correspondiente juzgado de policía local las faltas que observare.

**Artículo 07:** El Gobierno Regional dirigirá una Empresa Regional de Transporte Público de Pasajeros. Los estatutos de la empresa serán aprobados o modificados por el voto favorable de la mayoría del Consejo Regional y del Gobernador Regional. Tras la decisión adoptada por el Gobierno Regional, se elevará administrativamente al Presidente y al Ministro de Transportes, para que se dicte el correspondiente decreto supremo, en un plazo no superior a noventa días contado desde la notificación de la aprobación o modificación del Gobierno Regional al Gobierno Nacional.

#### **IV patrocinantes.**

Cristóbal Andrade  
1702435-5

Cristóbal Andrade, Distrito 06

CÉSAR URIBE ARAYA  
15.677.404-9

César Uribe, Distrito 19

Francisca Arauna  
17.717.490-4  
FRANCISCA ARAUNA URUQUIA.

Francisca Arauna, Distrito 18

Francisco Caamaño R  
17508639-0

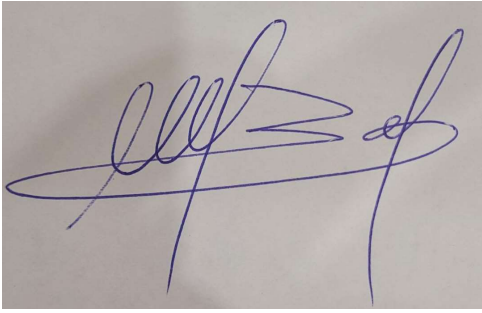
Francisco Caamaño, Distrito 14

Loreto Vallejos  
Dávila  
13.912.179-1

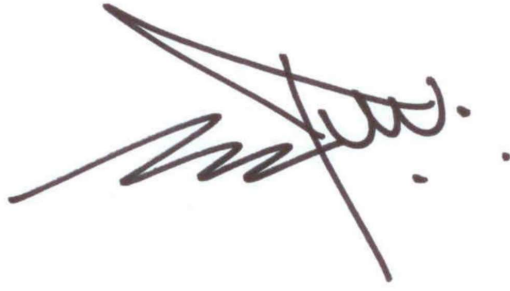
Loreto Vallejos, Distrito 15

Ingrid Villena Narbona  
Convencional Constituyente Distrito 13  
FIRMA


Ingrid Villena, Distrito 13



Natalia Henriquez, Distrito 09




Claudio Gómez, Distrito 06



NICOLAS NUÑEZ GÁNGAS  
16.621.552-8

Nicolas Nuñez, Distrito 15



Paola Grandón  
13.475.059-6.

Paola Grandón, Distrito 17