Establece el derecho liberado de paso a favor de los usuarios de carreteras concesionadas afectados por congestiones excesivas en las plazas de pago
Boletín N° 7225-09

Vistos:

Lo dispuesto en los artículos 1°, 19° y 63° de la Constitución Política de la República, en la Ley 19.496 sobre protección de los derechos de los consumidores y en el D.F.L. 164 de 1991, del Ministerio de Obras Públicas sobre concesiones.

Considerando:

1.- Que la necesidad de mejorar la conectividad en el país llevó, durante la década de los '90, a impulsar un extenso plan de concesión de carreteras.

2.- Que las inversiones privadas en la materia motivaron una completa renovación de la red vial principal del país, a través de la implementación de autopistas con estándares internacionales y, de la mano de la refocalización de los recursos públicos que, hasta entonces, se invertían en su mantenimiento, permitió, además, un mejoramiento de los caminos secundarios.

3.- Que, en el caso de las autopistas, ello implicó elevar los parámetros de seguridad de las rutas, disminuyendo los accidentes, al tiempo que reducir los tiempos de viaje como consecuencia de ampliaciones en las vías, aumento de calzadas, estandarización de la señalética y obras de infraestructura complementaria.

4.- Que tales avances se financian, en lo fundamental, con cargo a un peaje que se cobra a los usuarios, el que no ha estado exento de polémica en cuanto, en muchos casos, resulta obligatorio al no existir alternativas viables. Sin embargo, en la mayoría de los casos, la tarifa es asumida por los usuarios como contrapartida a los beneficios anotados, vale decir seguridad, comodidad y rapidez.

5.- Que, con el objeto de asegurar el pago, la ley ha establecido importantes herramientas, siendo la principal la generación de un dispositivo de cobro, denominado TAG y la amenaza de cuantiosas multas para el tránsito por las vías sin este implemento o el retardo en el pago. Adicionalmente, las empresas han adoptado la práctica de enviar a los morosos a bases de datos comerciales.

6.- Que siendo lógica la existencia de una remuneración para el concesionario por el servicio que presta, ello resulta incomprensible cuando el pago no se traduce en un mejor servicio y, por tanto, es percibido como injusto por los usuarios.

7.- Que lo anterior se expresa, por ejemplo, en los casos en que existen "tacos" o atochamientos en las vías derivados de congestiones en las plazas de pago, los que muchas veces se extienden por largos minutos. La sensación del público usuario es que no se recibe uno de los beneficios del pago, la rapidez, generándose una situación comercial de desequilibrio.

8.- Que ello resulta aún más molesto en tanto se trata, en muchos casos, de situaciones claramente previsibles, como días festivos, pudiendo implementarse medidas paliativas para evitarlas. Asimismo, se trata de situaciones incomprensibles al existir diversas alternativas tecnológicas disponibles para agilizar el cobro.

7.- Que, en este marco este tipo de congestiones constituyen un desmejoramiento evidente del servicio que se presta, el que por efecto del sistema de pago, no genera dificultad ni merma ninguna inmediata para el concesionario.

En efecto, las Bases de Licitación, similares para la mayoría de las rutas, señalan que sólo si la espera excede cinco minutos durante dos horas en un mes, el concesionario deberá modificar su plan de atención al público en un término de cinco días. Si fuera

necesario aumentar el número de pórticos de peaje el plazo para ejecutar las obras complementarias se fija en seis meses. Asimismo, se indica que si la espera excede los 8 minutos el concesionario puede ser multado.

De este modo, como señalamos, la situación es desequilibrada, generándose escasos incentivos para evitar este tipo de hechos e implementar, en consecuencia, medidas eficaces, deseablemente tecnológicas, para minimizar la congestión.

10- Que, durante el fin de semana recién pasado, una gigantesca congestión en el peaje Angostura, en la entrada sur de Santiago, puso de manifiesto las deficiencias del sistema actual e imponen efectuar urgentes modificaciones. En ese sentido, algunos concesionarios han anunciado la implementación de mecanismos tecnológicos de cobro, no existiendo, sin embargo, seguridad alguna de su concreción, pues ésta se ha dilatado por años.

11.- Que parece necesario incorporar en nuestra legislación una disposición que obligue al concesionario a suspender inmediatamente el cobro en aquéllos casos en que la congestión, en la plaza de peaje respectiva, se prolongue por más de 5 minutos, estableciendo al mismo tiempo los procedimientos y sanciones por su incumplimiento.

11.- Que, más que la aplicación de normas punitivas, quisiéramos que la instauración de mecanismos de este tipo - o su sola eventualidad legislativa - constituyan estímulo suficiente para mejorar la calidad de los servicios en las plazas de peaje.

Por lo anterior, los diputados que suscriben vienen a presentar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Incorpórese, en el Decreto 900 de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el siguiente artículo 41 bis:

"Artículo 41 bis: En el caso que producto de congestión en una plaza de pago de tarifa o peaje se genere una congestión que implique una espera de los vehículos por más de 5 minutos; el concesionario deberá autorizar el paso liberado.

Se presumirá una congestión de esta magnitud cuando en las casetas o puntos de pago se cuente un promedio que exceda los 10 vehículos. Cualquier usuario podrá requerir al encargado la apertura de la vía.

La infracción a lo dispuesto en este artículo se sustanciará conforme a los procedimientos individuales o colectivos señalados en el Título IV de la ley 19.496 sobre derechos de los consumidores y será sancionada con una indemnización, en beneficio del afectado, de 10 veces el monto pagado.

Constituirán medios de prueba los elementos señalados en el inciso final del artículo precedente."