

TRANSPORTE: UN SECTOR QUE REQUIERE LEGISLACION

Lastenio Morales Costa (*)

La publicación del proyecto de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestres es un buen indicio que existe voluntad de recoger las sugerencias, para que luego de tres legislaturas se pueda contar con un instrumento que ordene el caos en este sector. Sin embargo, es importante que las sugerencias que se reciban sean detenidamente analizadas, confrontadas con nuestra realidad e incorporadas, si fuera el caso.

No se debe caer en el mismo error de intentar reunir en una sola ley a los diversos agentes que integran el sector, como es el tránsito por un lado, y por el otro el transporte con sus sub sectores (carga, pasajeros, ferrocarriles). Aquí se ha originado una dificultad para integrar cada área con su propia problemática, ya que es difícil congeniarlas en una sola ley.

Este proyecto debería enfatizar en el respeto a las atribuciones de las municipalidades para regular el transporte y el tránsito en las principales ciudades del país; su aplicación debe evitar enfrentamientos con las diversas autoridades competentes si solo se deja la elaboración de los reglamentos al Ministerio de Transportes.

Es interesante destacar que el organismo creado, la Supervisora de Transporte y Tránsito Terrestre (Sutransporte), es una supra institución, pero que depende del MTC lo cual sólo generará mayor burocracia y buscará sustraer de la administración municipal el control sobre el transporte urbano e interurbano, así como recortarle los ingresos a los municipios. Con la Sutransporte se atenta contra la autonomía que tienen las municipalidades no solo en la gestión, sino también de ejercer el control o fiscalización de este sector en el ámbito de su jurisdicción.

La informalidad

De otro lado, este proyecto no aborda directamente la problemática del parque automotor del servicio urbano interprovincial que debe ser resuelto. Los usuarios del transporte urbano en el país necesitan de unidades modernas y no las que tenemos hoy, que son rurales y que deberían servir para este sector y no las ciudades. El transporte terrestre necesita de las mismas facilidades recibidas por el transporte aéreo, es decir, medidas

tributarias que permitan el internamiento de nuevas unidades, y así lograr un parque automotor moderno e idóneo.

Es interesante destacar que en este proyecto se ha integrado el principio del Infractor – Pagador, que permite sancionar al conductor cuando sea de su responsabilidad y no al vehículo, que es una herramienta de trabajo y que en muchos casos afecta a las empresas y a sus inversiones.

Cabe destacar que este proyecto también incluye la generación de ingresos a través de multas para financiar el presupuesto de las instituciones del sector. Las multas no pueden constituirse en la principal fuente económica de sustento del Fondo de Transporte, y no debe aplicarlas la entidad que se beneficiará con la recaudación, por no ser ético.

En cuanto a los seguros, éstos deben ser obligatorios sin excepciones para los vehículos de transporte de pasajeros. Por otro lado, para los particulares se les exige el seguro solo a los vehículos de 1988 para adelante lo cual es ilógico, puesto que deben ser todos los vehículos, inclusive los más antiguos.

Es imprescindible que en esta ley ciertos temas no sean dejados de lado y mencionados para que en el reglamento sean precisados. Si la figura será así, entonces que los reglamentos no sean promulgados, sin antes haber sido pre publicados a fin de que los interesados puedan emitir su opinión.

Finalmente, recalco que el ingreso de vehículos usados y micros ha generado el caos y una competencia exagerada y excesiva, dando lugar al incumplimiento de las normas, colocando en grave riesgo a los pasajeros y ocasionando el cierre de 160 empresas en 1998, debido a la falta de rentabilidad. Además, la seguridad y el incremento de accidentes son consecuencias de esta competencia exagerada, que debería también ser evaluada y tomarse las medidas correctivas.

(*) Congresista de la República