

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DEL ACTUAR DE ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN QUE DEBEN FISCALIZAR EL ESTADO MECÁNICO DE BUSES DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS Y A LOS OPERADORES DE LAS PLANTAS DE REVISIÓN TÉCNICA QUE CERTIFICAN A ESOS VEHÍCULOS (CEI 36)**

**PERÍODO LEGISLATIVO 2018 – 2022. 367ª LEGISLATURA.**

**Sesión N°4, celebrada el jueves 17 de octubre de 2019 de 08:59 a 09:59**

---

## **I.- PRESIDENCIA**

Presidió la sesión la diputada señora María Loreto Carvajal y, en forma accidental, el diputado señor Gabriel Silber.

Actuó como Secretario de la Comisión el señor Patricio Velásquez Weisse y como abogada ayudante la señora María Soledad Moreno López.

## **II.- ASISTENCIA**

Asisten los (as) diputados (as) María Loreto Carvajal (Presidenta), Jenny Alvarez, Eduardo Durán, Feliz González, Aracely Leuquen y Virginia Troncoso. El Diputado Sabag, Jorge fue reemplazado por el Diputado Silber, Gabriel.

Del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones Sr. Raúl Carrasco, jefe del Departamento Legal del Programa Nacional de Fiscalización del ministerio y Director del programa Nacional de Fiscalización (S), y de la Dirección del Trabajo el señor Jorge Arriagada Hadi, Jefe del Departamento de Inspección (S) de la Dirección del Trabajo.

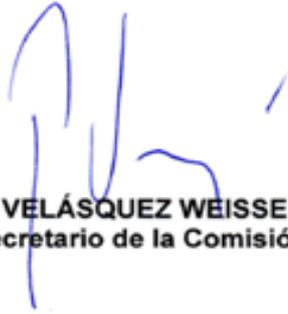
## **III.- CUENTA**

1.- Correo electrónico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el cual se excusa a la señora Ministra Gloria Hutt, de asistir a la sesión de hoy jueves 17 de octubre. Asiste en su representación el señor Raúl Carrasco, Jefe del Departamento Legal del Programa Nacional de Fiscalización del ministerio y en su calidad de subrogante de la Directora del programa Nacional de Fiscalización, señora Paula Flores, que hace uso de feriado legal.

2.- Correo electrónico de la Dirección del Trabajo, por el cual se excusa de asistir a don Mauricio Peñaloza Cifuentes, Director del Trabajo. Asiste en su representación el señor Jorge Arriagada Hadi, Jefe del Departamento de Inspección (S) de la Dirección del Trabajo.

## **IV.- ACUERDOS**

No hay.



**PATRICIO VELÁSQUEZ WEISSE**  
Abogado Secretario de la Comisión

**La versión taquigráfica de la sesión es la siguiente:**

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DEL ACTUAR DE ÓRGANOS  
DE LA ADMINISTRACIÓN QUE DEBEN FISCALIZAR EL ESTADO MECÁ-  
NICO DE BUSES DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS  
Y A LOS OPERADORES DE LAS PLANTAS DE REVISIÓN TÉCNICA  
QUE CERTIFICAN A ESOS VEHÍCULOS**

Sesión 4<sup>a</sup>, celebrada en jueves 17 de octubre de 2019,  
de 08.59 a 09.59 horas.

#### **VERSIÓN TAQUIGRÁFICA**

Presiden la diputada M.<sup>a</sup> Loreto Carvajal y de modo acci-  
dental el diputado Gabriel Silber.

Asisten las diputadas Jenny Álvarez, Aracely Leuquén, Vir-  
ginia Troncoso, y los diputados Eduardo Durán y Félix Gon-  
zález.

Concurren el jefe subrogante del Departamento de Inspec-  
ción de la Dirección del Trabajo, señor Jorge Arriagada, y  
el jefe del Departamento Legal del Programa Nacional de Fis-  
calización de Transportes, señor Raúl Carrasco.

#### **TEXTO DEL DEBATE**

La señora **CARVAJAL**, doña M.<sup>a</sup> Loreto (Presidenta).- En el  
nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

-El señor **VELÁSQUEZ** (Secretario) da lectura a la Cuenta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.<sup>a</sup> Loreto (Presidenta).- Sobre la Cuenta, ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado Félix González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Señora Presidenta, nuevamente me excuso porque debo presidir la comisión investigadora sobre la presencia de asbesto y otros contaminantes en la comuna de Coronel, que sesiona en paralelo con esta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.<sup>a</sup> Loreto (Presidenta).- Tiene la palabra el señor Raúl Carrasco, jefe del Departamento Legal del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes.

El señor **CARRASCO**.- Señora Presidenta, en primer lugar, la presentación que traigo intenta responder algunas de las consultas que nos hicieron durante la última sesión del día lunes de la presente semana.

En relación con la consulta sobre la fiscalización de gabinetes psicotécnicos que tienen las municipalidades para el otorgamiento de las licencias de conducir y de las escuelas de conductores, especialmente las que otorgan licencias profesionales, cabe mencionar que ambos establecimientos se encuentran regulados por decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo tanto serán los inspectores de dicha cartera quienes inspeccionarán el correcto funcionamiento de dichos establecimientos.

Respecto de la fiscalización de los gabinetes psicotécnicos que tienen las municipalidades, durante y hasta agosto de 2019, se ha fiscalizado un total de 255 veces. Hemos concurrido 1.533 veces a fiscalizar y ha habido 633 observaciones, que luego explicaré con más detalle.

En 2018 se fiscalizaron solamente 250 gabinetes, es decir, 5 menos. Se hicieron 1.869 inspecciones y en 708 de ellas se hicieron observaciones. O sea, estamos más o menos en el mismo promedio que teníamos el año pasado.

En 2018, en regiones hubo 1.567 inspecciones a gabinetes psicotécnicos, de las cuales 570 resultaron con observaciones. Cada gabinete fue fiscalizado 7,8 veces en promedio al año.

De enero a agosto de 2019, llevamos 1.299 inspecciones a gabinetes psicotécnicos, de las cuales 519 tuvieron observaciones, y cada gabinete ha sido fiscalizado 6,3 veces en promedio.

En la Región Metropolitana, durante 2018, se efectuaron 302 inspecciones a gabinetes psicotécnicos, con 138 observaciones. Cada gabinete fue fiscalizado 6 veces en promedio.

Entre enero y agosto de 2019, hubo 243 inspecciones a gabinetes psicotécnicos, de las cuales 114 resultaron con observaciones. Cada gabinete ha sido fiscalizado 4,8 veces en promedio.

Estas observaciones y estos reportes se le envían al seremi de la respectiva región, para que adopte las medidas pertinentes.

En cuanto a la fiscalización de escuelas de conductores, en la presentación se observa un cuadro con el total de inspecciones. Hay escuelas de conductores que otorgan licencias clase B, es decir, para conducir vehículos particulares de hasta nueve asientos, y otras escuelas para conductores profesionales, donde existen cuatro tipos de licencias. Hay un total de 388 escuelas de conductores que entregan licencias clase B y 175 escuelas profesionales. En total son 563 en el país.

Hemos fiscalizado 873 veces a las escuelas clase B y a las escuelas profesionales 1.379 veces, lo que da cuenta que tenemos prioridad por estas últimas. El total de visitas es de 2.252, considerando las dos.

Asimismo, las observaciones a escuelas de conductores clase B son 516 y a escuelas profesionales 831, durante este año. Lo mismo ocurre durante el año pasado. No repetiré las

cifras, porque están en la parte inferior de la tabla, pero dan cuenta de que mantenemos un ritmo más o menos constante en las inspecciones de ambos tipos de establecimientos, y los promedios son más o menos similares.

La siguiente lámina muestra la fiscalización a escuelas de conductores clase B en regiones. En 2018, hubo un total de 708 inspecciones y 413 inspecciones con observaciones. Si se fijan, estas últimas corresponden a más de 50 por ciento del total de inspecciones. En el período enero-agosto de 2019 hubo 639 inspecciones y las inspecciones con observaciones están más o menos en la misma línea del 50 por ciento respecto del total de inspecciones en dicho período. En regiones sucede más o menos lo mismo. Particularmente, nos interesa concurrir a esos establecimientos y verificar que los procedimientos se estén haciendo de manera correcta.

Como dije al inicio de mi intervención, los gabinetes psicotécnicos dependen de la municipalidad. Estos datos son de inspectores de fiscalización de transportes. No está lo que hacen tanto Carabineros como lo que realiza el inspector municipal, que también tiene facultades al respecto.

Respecto de las materias que fiscalizamos como inspectores de transporte en gabinetes psicotécnicos, tenemos la infraestructura requerida; equipos e instrumentos; sistemas de archivos y documentación de postulantes; requisitos y características que debe cumplir el personal del gabinete, y proceso de exámenes teóricos y prácticos. Uno de los principales actores en el gabinete es el médico. Nosotros exigimos la presencia de un médico y no de una persona que haya estudiado medicina, a pesar de que hoy los controles son bastantes tecnológicos. Incluso, yo mismo los he asistido y pareciera que los pudiera hacer cualquiera, pero la verdad es que, siendo riguroso, corresponde que los haga un médico.

En las escuelas de conductores profesionales y no profesionales fiscalizamos lo siguiente: infraestructura requerida; programas de estudios; equipos e instrumentos; requisitos y características que debe cumplir el personal de la escuela, y vehículos e implementos. Hay un examen práctico en la escuela de conductores, como sabemos todos quienes alguna vez hemos sacado licencia de conducir.

Cabe señalar que tenemos las facultades que nos otorga la legislación vigente. No podemos exceder de eso, de acuerdo con el artículo 7° de la Constitución Política de la República. Por lo tanto, no hacemos investigación de delitos, pero sí, de acuerdo a las normas del Código Penal y del Código Procesal Penal, cuando hemos estado en presencia o tenido conocimiento de un delito, derivamos la denuncia al Ministerio Público con todos los antecedentes que podemos recabar en ese momento.

Asimismo, tenemos una denuncia específica tanto en el gabinete psicotécnico de la comuna de Independencia como en la escuela de conductores "Gran Prix" en 2014. En la primera se imputó responsabilidad al encargado de la supervisión de los exámenes teóricos de parte del fiscal. En la segunda se denunció a dicha escuela, por otorgar falsamente certificados que permitan obtener una licencia de conducir. No tenemos resultados de parte del Ministerio Público ni de los tribunales.

En 2018 presentamos una denuncia ante la Fiscalía, porque a través de las redes sociales captamos la venta de licencias de conducir, revisiones técnicas, permisos de circulación falsos, entre otros. Por lo tanto, hicimos una denuncia bastante genérica. Estas denuncias son complicadas de seguir por el propio Ministerio Público, porque tienen que ver con el ciberdelito. De manera que, estando en conocimiento, formulamos la denuncia y la presentamos al Ministerio Público.

Otro tema que quedó pendiente son las infracciones a buses Línea Azul. Señalamos que en el ranking del primer semestre de este año tenía un total de 57 infracciones. En la lámina están los datos más detallados. Entre enero y junio de 2019, no está incluido el tema del permiso de circulación, porque eso ocurrió el 29 de julio. Se controlaron a 21 de los 32 buses interurbanos que figuran como inscritos en Línea Azul. Se contabilizan 100 fiscalizaciones, que tuvieron como resultado 57 ocasiones en que se cursaran infracciones. A veces, las infracciones son por dos o tres causas, y a veces por una sola situación, como la trizadura o un piquete en el parabrisas o los neumáticos gastados.

Durante los controles, los buses pueden presentar más de una infracción. En el período hay buses que han sido fiscalizados en más de una oportunidad en el semestre señalado, de acuerdo con las cifras.

En la próxima lámina se muestra el porcentaje del tipo de infracción que solemos detectar. El dispositivo electrónico tiene un deshonoroso primer lugar; lo sigue el parabrisas. Tenemos muchas quejas de parte de los dueños de buses por los parabrisas. Tengo una presentación de Fenabus en la que me hacen presente por qué les retiramos tantos vehículos.

Como digo, el tema del parabrisas es un tema complicado, porque dicen que un hoyito no hace nada, que no es peligroso, pero la verdad es que se precisa bastante claro en la resolución correspondiente cuándo es infracción o no que se tenga piquetes de tantos centímetros, etcétera, y nosotros, de acuerdo con la normativa vigente procedemos, lo que no quita que no esté señalando eso.

Neumáticos, el 9 por ciento, neumáticos lisos; placa patente ilegible y de ahí van bajando. El tema de no informar sobre el cinturón de seguridad y así hasta llegar a unos que son menores.

Ahora, quiero agregar, aunque no estaba acá que, por lo menos, lo que entendimos como que eran las consultas pendientes. Luego de lo ocurrido con Línea Azul lo que se hizo fue enviar a todos seremi de todas las regiones del país una instrucción para que se dirigieran a las empresas para que presenten los permisos de circulación vigentes, de los cuales 26 empresas no contestaron. Por lo tanto, nosotros dirigimos la fiscalización focalizada a esas 26 empresas, lo que suman el total de 744 buses; ya hemos fiscalizado 157 buses, de los cuales hemos encontrado solo un permiso de circulación falso. Lo digo como dato interesante.

Vamos a seguir con esta fiscalización y, además, se le envió, en el requerimiento de que presentaran los permisos de circulación, un apercibimiento, en el sentido de que si no respondían dentro el plazo de 5 días, por sospechar que podía haber una comisión de ilícito, se le enviarían los antecedentes al Ministerio Público, cosa que ya se está haciendo. Sin embargo, de estas mismas empresas se puede decir que la verdad es que no hemos encontrado nuevas evidencias de permisos de circulación falsos. No sabemos si efectivamente pueden haber corrido algunos a sacarlo en este minuto, pero estas son las tareas que nos hemos impuesto.

Creo que el tema de las sanciones administrativas fue tratado en la sesión anterior; aplicamos el 212, pero cuando estamos en comisión de un delito, además, efectivamente mandamos los antecedentes al Ministerio Público.

Esa es la presentación que traje, y por supuesto estoy a disposición de la comisión para las consultas que se quieran hacer.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero saludarlos nuevamente.

Tengo tres hojas llenas de consultas y de preocupaciones.

Soy de la Región de O'Higgins, hemos tenido el descalabro más grande en accidentes, porque justamente faltan muchas cosas. De hecho, en la Región de O'Higgins hay tan solo 10 fiscalizadores para 33 comunas, y usted comprenderá que es una de las regiones que más locomoción colectiva, de carga y pública tiene nuestro país.

La verdad es que las seremi tampoco pueden hacer mucho si les falta personal. Las plantas de revisión técnica hacen lo que quieren y se refleja en los accidentes carreteros. Falta más equipo de trabajo a una seremi de Transportes para cumplir a cabalidad, y se las voy a ir enumerando.

Las plantas revisoras también tienen que ser sancionadas cuando hay un accidente en la carretera y se supone que el bus, el camión o la camioneta que transporta están con sus documentos y con sus revisiones al día, sin embargo, no ha sido así, y aquí tengo un recorte de prensa en que murieron 3 personas y los documentos estaban adulterados.

Faltan aparcaderos, porque si yo como fiscalizador fiscalizo un vehículo, el que sea, no hay dónde llevarlo por parte de seremi de Transportes, porque los aparcaderos que hay son municipales y usted no puede ingresar un vehículo de la vía pública, que le pertenece al seremi de Transportes, y ocupar estos aparcaderos municipales.

Hace falta centros de mantenimiento para los vehículos. Estos centros de mantenimiento son necesarios para que los vehículos de carga sean también revisados y tengan que llegar a una planta para revisar su kilometraje, y ahí se va viendo qué le falta a los micros a los 50.000, a los 100.000 o a los 200.000 kilómetros. No hay.

Nos quedamos con la revisión que se hace apurado en cualquier garaje y estos son los resultados.

Lo otro, es que no tienen los terminales la máquina del alcotest, que es muy necesario que se les haga a los choferes en los terminales, ya sean chicos o grandes en provincias o

en lo que sea. Ha pasado que han bajado a los conductores no en el mejor estado.

También he hablado de los controles sobre los 50.000 kilómetros. Ellos tienen la obligación de hacer sus mantenciones cada cierto kilometraje para que vayan cambiando las piezas que se van gastando con el ir y venir, y por supuesto que estos garajes tienen que ser acreditados.

Bueno, ya hablé de los 10 fiscalizadores que hay en la Región de O'Higgins y ahí no tenemos nada que hacer.

Ahora, el Registro Civil también recibe documentos y revisiones técnicas y la verdad es que las dan como que todo está regulado.

Asimismo, he hablado de la poca capacidad de personal para fiscalizar, sin embargo, las plantas de revisión técnica también tienen que ser fiscalizadas de vez en cuando para ver qué están haciendo, porque ellos se sienten con la libertad, porque son plantas revisadoras y se ganaron un proyecto, de que está todo dado y que está bien, pero en la máquina pesada o en el camión pesado no es tan así.

Ahora, me he encontrado desde hace un tiempo no menor es que en la carretera encontramos camiones y buses expendiendo gases, y no es un tema menor, donde hemos quedado envueltos en humo. Me ha pasado en tres ocasiones con vehículos de carga que van dejando la nube tóxica por la carretera, y nadie los para o los revisa.

Esas son mis preocupaciones.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Jenny Álvarez.

El señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señor Presidente, alcancé a llegar a puntos varios.

¿Nos queda 1 o 2 sesiones?

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- No, partimos con el departamento de Fiscalización en reemplazo de la señora Flores, quien expuso el lunes al igual que la ministra y no

había precisión de algunos puntos pendientes respecto de este tema, pero como comisión podemos citar a otros invitados que usted estime pertinente.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Quiero solicitar otro invitado. Después hago llegar el nombre.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Por supuesto, con toda libertad.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señor Presidente, solo me quedó una duda respecto de lo que dijo la colega.

Ese accidente que usted menciona, ¿fue producto del mal estado mecánico del vehículo? ¿Estaba con la revisión técnica al día?

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Hay varias cosas, porque murieron tres personas y había documentos que no estaban registrados en la municipalidad.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Raúl Carrasco.

El señor **CARRASCO**.- Señor Presidente, voy intentar responder todas las consultas.

Hay muchos elementos que mejorar; eso está claro, y lo digo incluso como ciudadano.

Nosotros fiscalizamos las plantas de revisión técnica. Entiendo que en la sesión pasada se dijo que queríamos mejorar el proceso de fiscalización de las plantas de revisión técnica. Estamos intentando hacerlo a través de cámaras de televisión, de manera tal que tener acceso, vía directa, a la operación que se está llevando a cabo en la planta y que no se sepa.

La programación para concurrir a revisar las plantas la hacemos diariamente, en la mañana, y no se le comunica a nadie. Sin embargo, curiosamente, anda todo bien. De hecho, la revisión a los vehículos es mucho más lenta. Sabemos que es más lenta cuando estamos presentes, que cuando no estamos,

por lo que es obvio que eso no da cuenta exacta de lo que ocurre.

Si queremos ser más acuciosos en esto, necesitamos tecnología. Por ello, estamos revisando si con las bases de licitación actuales -hemos hecho una interpretación, vamos a ver si efectivamente es así-, podemos hacerlo; de lo contrario, vamos a tener que incorporarla en la próxima licitación; pero para allá vamos. Aplicaremos tecnología para revisar las plantas, aunque habrá que averiguar cómo se hace en otros países, de manera que sea más efectiva.

En el tema de equipos, estamos constantemente pidiéndolos, todos los años. Este programa existe desde 1992, el cual, con el tiempo, ha ido creciendo; de hecho, en este momento somos 539 personas. Si me preguntan si es insuficiente, la respuesta es sí, porque hay regiones en las que ha crecido el parque vehicular y no existe una relación entre ese crecimiento y el nuestro. Tenemos un número de personal exiguo. Es cierto que hay países en los que la situación puede ser mucho más dramática, como Perú; el punto es que debemos compararnos con los que están mejor, porque hay muchos que tiene más fiscalizadores por parque vehicular.

Las plantas de revisión técnica las sanciona el seremi respectivo. Los fiscalizadores entregan sus reportes al seremi, quien tiene un procedimiento administrativo para sancionar a las plantas.

El alcotest no lo efectuamos nosotros por disposiciones legales, lo hace Carabineros. Si se pretende que amplíemos las facultades, personalmente estaría de acuerdo. Creemos que si fiscalizamos, también deberíamos poder retirar vehículos, pero no lo podemos hacer por condiciones técnicas de seguridad.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Señores diputados, les parece si ponemos la información en cuadernos

separados para una eventual propuesta, como ampliar las facultades de los inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, pues si ellos tuvieran más capacidades operativas no tendrían que requerir el auxilio de la fuerza pública para realizar un control de alcotest, que hoy es un procedimiento absolutamente técnico e indeleble. Además, Carabineros no tiene una capacitación especial ni una condición forense que los haga distintos de los funcionarios del Ministerio. Creo que ganaríamos bastante, sobre todo en regiones -tal como dijo la diputada Troncoso-, si los mismos funcionarios pudieran realizar esta doble fiscalización en los terminales, *in situ*, una vez terminadas las fiestas o los feriados largos. Sería una buena propuesta de esta comisión.

Tiene la palabra la diputada Jenny Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señor Presidente, por su intermedio, le pido al señor Carrasco que me resuelva una duda: entiendo que los inspectores del Ministerio no pueden retirar los vehículos, pero sí pueden retenerlos.

El señor **CARRASCO**.- No los podemos retener. Eso lo debemos coordinar con carabineros.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- ¿Eso quiere decir que si detectan, por ejemplo, que la documentación del vehículo no corresponde, la persona fiscalizada se puede retirar igual?

El señor **CARRASCO**.- No tenemos facultades para retenerla.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Existe la figura de la "flagrancia", que permite el arresto ciudadano, ciudadano que debe ser puesto de inmediato a disposición de la autoridad respectiva, que en este caso es la fuerza pública.

El señor **CARRASCO**.- Sí, señor Presidente, pero es complicado, porque se produce una situación de violencia y de agresión.

Lo último que quiero agregar es que, en rigor, el accidente no se produjo por una revisión técnica mal realizada, sino

por exceso de velocidad; es más, aún se están determinando las causas. Lo que pasa es que como tiramos el hilo, supimos que tenía permiso de circulación falso, etcétera. Pero la mayoría de los accidentes no se producen por temas de revisión técnica, sino porque el conductor o iba a exceso de velocidad, o conducía en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes. Es una cuestión cultural que, sin duda, también tenemos que controlar.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señor Presidente, volvemos a lo mismo: faltan fiscalizadores, pero también un recinto adecuado en el que el seremi de Transportes de cada provincia pueda disponer de los vehículos retirados, 'porque no pueden quedar en los terminales.

Por otra parte, en un accidente de la magnitud del que nos convoca también es responsable el dueño de la línea, porque tiene que saber sacar un vehículo en condiciones óptimas para realizar un servicio público. Por eso, el dueño de la empresa también es culpable, porque tiene la obligación de saber en qué condiciones saca un vehículo a la calle.

También deberíamos facultar a los inspectores de la Seremi de Transportes para que pudieran realizar alcotest, porque no podemos recargar todo a Carabineros y pretender que ellos solucionen todas las cosas.

Tenemos un gran parque vehicular de buses. En la Región de O'Higgins es tremendo el movimiento vehicular, pero nos faltan aparcaderos y fiscalizadores que puedan salir a hacer su tarea, a que si ven un vehículo en malas condiciones y que no tiene al día su revisión técnica, que lo puedan retirar de circulación.

De una u otra manera esa situación nos está llegando a nosotros, como gobierno, porque se culpa a los seremis, pero ellos no tienen las herramientas para trabajar.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Jenny Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señor Presidente, imagino que los representantes de los fiscalizadores de Chile se pueden sentir presionados injustamente, pero este un tema que venimos abordando en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones con la ministra desde su inicio, porque no solo en esta área faltan fiscalizadores. Por eso, nos pareció mal cuando al inicio del gobierno se redujo el nivel de fiscalizadores.

Somos nosotros los que tenemos la obligación de asumir el compromiso de lograr que en el próximo presupuesto de la nación se destinen mayores recursos para el área de la fiscalización, para que haya más fiscalizadores, pero también para mejorar sus condiciones laborales. Al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le faltan más fiscalizadores, en regiones y en la Metropolitana no dan abasto. De ahí el compromiso que debemos asumir.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Quiero reparar en una pregunta que le hicimos a la ministra y a la señora Paula Flores, porque la respuesta no me generó convicción. Me refiero a los procesos internos de fiscalización, específicamente a lo que se denomina "perímetro de fiscalización" y al rol del Programa Nacional de Fiscalización en materia de hechos graves.

Si uno hace una trazabilidad respecto de lo que ocurrió con la empresa Línea Azul, se encuentran hallazgos importantes de adulteración de la documentación de dichos buses que se denunciaron a la fiscalía. Sin embargo, uno habría esperado que, acto seguido, se hubiese fiscalizado con mayor precisión a toda la empresa completa, incluso haber suspendido o elevado el estatus de marca respecto de dicha institución de forma previa al accidente de tránsito, pues ya se sabía que era una línea que algunos buses -información que

se tenía a la fecha- tenían adulterada su documentación, cosa que como usted señala se denunció en su oportunidad al Ministerio Público.

Pero si yo, como autoridad, sé que hay buses en esa condición, surge la pregunta: ¿por qué tres o por qué cuatro? A lo mejor, es el patrón o el *modus operandi* de cómo la empresa opera en su conjunto. ¿Por qué va a operar de buena fe respecto de algunas máquinas y de mala fe -con dolo- respecto de otras?

Allí es donde hubiese esperado -tal vez usted me pueda corregir- una suerte de alerta a nivel nacional para intervenir el departamento en su conjunto. Si uno habla de la Fiscalía sabe que al perseguir los delitos de alta complejidad, inmediatamente, el Ministerio Público tiene un soporte nacional de tipo práctico. O sea, queremos conocer cuál es el proceso.

Esto puede ocurrir en Arica o en Punta Arenas, pero de pronto el nivel regional se ve sobrepasado por la gravedad de los hechos o, también, hay una suerte de contaminación local que es parte de la cultura -desgraciadamente-, pues la concomitancia o la convivencia del fiscalizador con el fiscalizado amerita que se active una alerta e inmediatamente el nivel nacional actúe con una mano mucho más poderosa, más vigorosa, en la fiscalización.

Por ello, me gustaría saber cómo actuó en el caso de Línea Azul esta dirección o este departamento de nivel nacional, cuando se gatilló la primera denuncia de adulteración de documentación o de documentación falsa.

El señor **CARRASCO**.- Entiendo perfectamente la pregunta, pero creo que allí hubo un error de referencia en los antecedentes que se entregaron a esta comisión, porque en rigor, el primer semestre -y es lo que narré acá-, es decir hasta el 30 de junio, estas eran las infracciones que se sorprenden en Línea Azul, y la primera vez que se detectó una infracción

del tipo que estamos hablando, de permiso de circulación falso, fue el 24 de julio. Esos antecedentes se enviaron al Seremi y tres días hábiles después se produjo el accidente. No es que haya habido dejación o que nos hayamos quedado de brazos cruzados, eso es lo que quiero decir, porque es casi coetáneo el sorprender el permiso de circulación falso con el accidente que ocurrió.

Por tanto, actuamos de inmediato y, en este caso, han habido muchas resoluciones -no las tengo acá, pero las puedo hacer llegar- de los seremis respectivos en que suspendieron vehículos o, derechamente, a la empresa. Incluso, se habló con el fiscal inmediatamente desde que ocurrió el accidente; eso es así, no es que exista un plazo mayor entre la primera vez que se detectó la documentación falsa y la actuación del ministerio. O sea, no hay una inactuación del ministerio porque prácticamente cinco días después -pero está el accidente, hay que decirlo- los antecedentes estuvieron en manos del fiscal; incluso, yo mismo fui a hablar con el fiscal de Rancagua y con otros fiscales -no yo- pero los seremis concurren.

Así se ha actuado.

Sí creo, y esto es un llamado de atención para todos, que aparentemente estamos ante una práctica que no habíamos detectado. Esto involucra a las plantas de revisión técnica, porque hay que bajar, verlo por abajo en el pozo y darse cuenta ahí que hay una diferencia entre el número de chasis y el número del motor, etcétera. Por eso se pidió mediante oficio del subsecretario a todas las plantas de revisión técnica que, desde ahora en adelante, acompañen fotografías de la parte del chasis donde aparecen los números, de manera de detectar las adulteraciones.

¿Qué envergadura tiene esto?

No lo sé, pero para no ser alarmista ni tratar de tapar lo que dije en algún minuto de estos buses que fiscalizamos hoy

y cuyas empresas no nos enviaron el permiso de circulación, frente a ese hecho, nos preguntamos: ¿qué pasa aquí?

Son 26 empresas, pero hasta el día de ayer hemos fiscalizado 74 de las 178 empresas existentes y detectamos un solo permiso de circulación falso. Entonces, todavía hay que determinar qué envergadura tiene esto.

Eso es lo que puedo responder en este minuto.

El señor **SILBER** (Presidente en ejercicio).- Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señor Presidente, por su intermedio, a don Raúl, insisto, porque veo que siempre, en fechas *peak*, todo se satura, trabajan y se desviven; hacen todo lo que nosotros habitualmente debiéramos esperar del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de la seremía.

Si los inspectores ven un bus que no cumple con las condiciones exigibles, que no puede circular, en fin, no tiene dónde llevarlo; llenan una papeleta, el bus sigue y más allá puede ocasionar un accidente.

¿Cómo podemos solucionar el tema en general, de una vez por todas?

Sin embargo, si no hay fiscalizadores, si no están los mecanismos, si no hay un aparcadero, si no hay una revisión con fotos, pese a que obligan a los autos a tenerla a los 100.000, a los 60.000 o a los 80.000, ellos no lo tienen; sacan las máquinas, los camiones y las camionetas de carga todos los días y van parchando la solución y a la larga esos son los problemas. Repito, no hay dónde retirarlos, no hay dónde dejarlos.

Por lo tanto, me gustaría que terminemos con esto y que vea la gente que hay una revisión, que hay una preocupación; que sepan que el vehículo se retira en el acto si hay un incumpliendo de la normativa; sin embargo, sabemos que con ello no vamos a evitar todos estos accidentes tan atroces de

los que al final nos lamentamos porque seguimos exactamente igual.

El señor **SILBER** (Presidente en ejercicio).- Tiene la palabra el diputado Eduardo Durán Salinas.

El señor **DURÁN** (don Eduardo).- Señor Presidente, el objeto de esta comisión, según aparece en el acta de constitución, es investigar el actuar de los órganos de la administración que deben fiscalizar el estado mecánico de los buses de transporte interurbano de pasajeros y a los operadores de las plantas de revisión técnica que certifican estos vehículos.

O sea, el objeto de esta comisión es, precisamente, ver cómo han actuado los órganos administrativos del Estado en relación con las empresas de transportes y las plantas fiscalizadoras. Y aquí, según la exposición de la ministra, hay muchos y variados ámbitos de fiscalización: transporte, evasión, informalidad, plantas de revisión técnica, gabinetes sicotécnicos, servicios subsidiados, etcétera, y solo en el tema de empresas de transportes se debe fiscalizar el dispositivo de control de velocidad, parabrisas, neumáticos, alcohol, drogas, etcétera.

Y la conclusión a la que llegamos es que faltan fiscalizadores, 500 y algo para todo el país, y la mitad se concentran en la ciudad de Santiago.

Por tanto, me interesar saber -porque se habló del presupuesto de la nación- qué peticiones ha hecho el ministerio para pedir más fiscalizadores; si se han enviado oficios al respecto, si se ha solicitado el aumento de la dotación de fiscalizadores, etcétera.

Claramente el problema es la falta de fiscalizadores, por lo que quiero saber si ha habido desidia en ese sentido o hay una real preocupación para pedir más recursos, más tecnología y si hay documentación al respecto.

Gracias.

El señor **SILBER** (Presidente en ejercicio).- Tiene la palabra el señor Carrasco.

El señor **CARRASCO**.- Señor Presidente, hay dos aspectos.

Uno, aparcaderos. Hemos estado pendientes de las municipalidades por el tema aparcaderos con los seremis, en orden a solicitar a las municipalidades que los desocupen, porque muchas veces tienen los aparcaderos llenos y no los desocupan.

En ese sentido, hemos estudiado la legislación y lo que los municipios podrían hacer es llamar a remate de los vehículos que quedan durante un tiempo. Sin embargo, esto no se hace y se excusan diciendo que el aparcadero está lleno, por lo muchas veces ocurre lo que dice la señora diputada: nosotros vamos, detenemos el vehículo, llamamos a carabineros, porque no lo podemos retirar nosotros, viene carabineros, se consulta a la municipalidad por el aparcadero, y esta dice que tiene lleno el aparcadero y ahí quedamos. Eso es cierto.

No es que seamos reactivos, pero podemos acompañar los oficios que hemos dirigido a los seremis para que soliciten a la municipalidad tener disponibilidad en los aparcaderos.

Por otro lado, me costa que se trabaja todos los años para solicitar más inspectores al Ministerio de Hacienda, que es el que en definitiva presenta el proyecto por parte del gobierno. Para este año, aunque la cifra puede parecer exigua, entiendo que son siete -los documentos se pueden hacer llegar, no sé si son oficiales, son mails-.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Puede hacer llegar los antecedentes a la comisión.

El señor **CARRASCO**.- Claro, los podemos hacer llegar. Nosotros estamos solicitando siempre más inspectores en las regiones y en Santiago.

Ahora, si hay temas de restricciones presupuestarias a mí no me corresponde emitir opinión, pero en un programa que quiere hacer las cosas bien siempre se está pidiendo más.

Además de eso, quiero decir que un gran esfuerzo que se ha hecho y se hace es la fiscalización por vía tecnológica, es decir, nosotros estamos empeñados no solamente en más fiscalizadores, sino también en aplicar tecnología, y por eso hay un proyecto de ley, el CATI, pero ese es otro tema. Por lo tanto, no solo necesitamos presupuesto para más personas, sino también acceder a más tecnología.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Durán.

El señor **DURÁN**.- Señor Presidente, quiero solicitar la relación del aumento de fiscalizadores que se hace año a año, para ver si la solicitud ha tenido éxito por parte del ministerio, a partir de unos 5 a 6 años atrás. En concreto, ¿cuál ha sido el resultado de eso y de los programas implementados?

El señor **CARRASCO**.- Señor Presidente, lo hemos planteado en otra oportunidad, pero no lo tengo acá, no lo traje para esta presentación.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señor Presidente, por su intermedio quiero decirle a don Raúl que fui alcaldesa durante 12 años y sé lo que significa un aparcadero municipal. Nosotros prestamos un servicio, pero no somos resolutivos en su totalidad, porque dependemos de las demandas, de las denuncias, de los juicios, que son largos y el vehículo no se puede tocar, porque ya se sabe dónde está por los juzgados, por las fiscalías. Entonces, no es el problema para su solución que las municipalidades empiecen a vaciar los aparcaderos, porque la verdad es que cada vehículo que está ahí tiene una historia y eso es intocable.

Lamentablemente es así, es demoroso y, por lo tanto, nunca se va a poder contar con un aparcadero municipal, se lo digo porque lo viví, para que ustedes no lo tengan como solución. Don Raúl, desgraciadamente no se puede, porque no depende de nosotros, se presta un servicio, pero no podemos destinar un vehículo a otro lado si está ahí bajo ciertas normas.

Por eso se debe tener por lo menos un aparcadero por provincia, que es indispensable para el trabajo de los inspectores, con lo que los seremi podrían desahogar su trabajo.

En la provincia de O'Higgins tenemos 10 inspectores para 33 comunas. ¡Impensable!

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Carrasco.

El señor **CARRASCO**.- Señor Presidente, entiendo el problema que señala, señora diputada, lo conozco, pero no con el nivel de detalle y exactitud que lo tiene usted, que además lo ha vivido en la práctica.

Sabemos que no es llegar y desocupar el lugar, hay una demanda donde interviene el Juzgado de Policía Local, etcétera, sabemos eso, y solo lo señalo para indicar que estamos preocupados del tema.

Ahora que la solución nos exceda un poco en este momento institucionalmente, sí. Tal vez eso debe ser materia de un proyecto de ley, no lo sé.

Respecto de los datos en que hemos hecho gestiones necesarias para tener un aumento de personal, los vamos a hacer llegar.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- En nombre de la comisión, agradezco su exposición y lo liberamos de la sesión.

Quiero hacer el siguiente punto. Tenemos 15 minutos para el término de la sesión, el representante de la Inspección del Trabajo me dice que en 10 minutos hace la exposición, pero si hay preguntas e intervención de los parlamentarios,

queda inmediatamente invitado o citado para el día lunes.  
¿Le parece?

El señor **ARRIAGADA**.- Sí.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señor Presidente, perdón, mientras se instala el señor Arriagada, quiero pedir que se invite a la Federación de Transportes Interurbanos, la que me ha pedido exponer el próximo lunes.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Perfecto. Federación de Transportes Interurbanos. Queda incluida en las invitaciones de la comisión investigadora.

Tiene la palabra la diputada Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señor Presidente, escuché día lunes.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Es que la sesión anterior fue el día lunes. Se va a coordinar como corresponde.

Durante el día de hoy va a llegar la citación respectiva.

En nombre de la comisión, le doy la bienvenida al señor Jorge Arriagada.

El señor **ARRIAGADA**.- Señor Presidente, mi nombre es Jorge Arriagada, soy jefe subrogante del departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo, y en honor al tiempo voy a tratar de ser breve, pues la exposición solo consta de tres láminas.

Primero, abordaré el tema de la relación que hay, porque el objetivo en particular son las condiciones de trabajo de los choferes de buses interurbanos y su fiscalización.

La Inspección del Trabajo, preocupada del riesgo que implica la conducción de buses que transportan personas, y que además transitan por vías públicas, donde hay terceros involucrados como también animales, dicta inicialmente una resolución en que recoge la necesidad de fiscalizar la jornada de trabajo y descanso de los choferes y auxiliares del transporte interurbano de pasajeros.

Esa resolución, vigente todavía, se renueva el próximo año con avanzada tecnología de manera que permita fiscalizar en forma remota, es decir, tenemos la posibilidad desde la propia Inspección de hacer fiscalizaciones con el objeto de controlar la jornada de trabajo, la hora de conducción, las horas de descanso asociadas a la conducción y la hora de descanso dentro de las 24 horas, de cada uno de los choferes de transporte interurbano de pasajeros.

En términos de fiscalización haré una breve reseña cuántica de lo que va corrido del año.

El total de fiscalizaciones a los buses interurbanos son 1.274, que representan el 1,52 por ciento del total de las fiscalizaciones que hace el servicio; de estas, 834 corresponden a fiscalizaciones de oficio, que se hacen principalmente en los períodos en que se acumulan días inhábiles por gestión de riesgo. Se supone que en esos días en que hay mayor demanda, existe una necesidad de satisfacer esta demanda, obviamente haciendo trabajar a los choferes, a veces, en doble turno o en jornadas más allá de las que legalmente están permitidas.

Por lo tanto, esta gestión de riesgo y esta fiscalización abocadas a estos períodos especiales -no significa que el resto del año no fiscalicemos- son 834 fiscalizaciones, y a partir de denuncias y requerimientos de las organizaciones sindicales hay 440 fiscalizaciones.

Ahora, el sector de transporte interurbano no es un sector de baja sindicalización, por lo tanto, si existen 440 denuncias implica que hay una condición laboral relativamente buena -diría-, no mala, porque si no con el índice de sindicalización que hay la cantidad de denuncias y requerimientos del servicio sería mucho mayor.

Del total de fiscalizaciones, 442 terminaron con multa, que contienen 624 infracciones.

En cuanto a las sanciones aplicadas, que suman 624, dan un total de más de 1.140 millones de pesos en términos de multas. Las principales infracciones sancionadas dicen relación con no llevar correctamente el registro de asistencia y determinación de las horas de trabajo, según lo autorizado por la Dirección del Trabajo; manejar más de cinco horas continuas el chofer de la locomoción colectiva interurbana; no otorgar descanso semanal compensatorio; no llevar registro de asistencia y determinación de las horas de trabajo, entre otras. Son precisiones desde el punto de vista de los hechos, aunque parecen ser lo mismo. La mayor sanción es no llevar el registro de asistencia, porque es el instrumento a través del cual detectamos la existencia de exceso de jornada y no otorgar descanso dentro del día, de la semana o del ciclo de trabajo que tiene cada una de las empresas. Hay ciclos diferentes de trabajo asociados al transporte interurbano de pasajeros.

Señor Presidente, esa es toda mi presentación y quedo a disposición de las preguntas de los diputados.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señor Arriagada, volvemos a lo mismo.

En este caso, el único responsable es el dueño de la empresa y la gente de confianza que él tiene para fiscalizar los turnos y las condiciones en que sube un conductor a hacer su trabajo. Se trata solo de la bitácora, que se supone que debe tener la empresa con el detalle del conductor y de la salida de cada bus. No creo que solamente tengan a un inspector general -por decirlo de algún modo- para verificar la salida y que el chofer esté trabajando las horas que le corresponde. Ellos deben ir dejando constancia en una bitácora la hora de salida del conductor y el número de bus y de

la placa patente. Eso es lo que los conductores deben mostrarles cuando ustedes van a fiscalizar, como Inspección del Trabajo. Todo parte desde la cabeza de la empresa, es decir, de quien maneja la empresa y su gente, que se supone es el personal de confianza del dueño de la empresa, que van a ver bien su pega y a verificar en qué condiciones salen a la calle a prestar servicio, desde el conductor hasta el bus. El tema debe manejarse desde la cabeza. Entonces, se deben anotar esos datos, porque generalmente sale la micro no sé cuánto llena de pasajeros, pero nadie sabe en qué condiciones subió el chofer del bus en determinado turno ni la hora en que volverá al terminal.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra al señor Arriagada.

El señor **ARRIAGADA**.- Señor Presidente, respecto de la consulta de la diputada Troncoso, existe un sistema informático de registro de jornada de trabajo y descanso, que se activa a partir del deslizamiento de una tarjeta por el chofer en un dispositivo que se encuentra al interior del bus.

La información que sale de este registro se envía a un reservorio que es operado por alrededor de siete empresas, dentro de las cuales están Tur Bus, Fenabus y ABI. Nosotros tenemos acceso a ese reservorio. Desde allí generamos las infracciones por exceso de jornada del trabajador y por no corresponderle descanso de dos horas después de cinco horas de conducción. Todo lo tenemos registrado y eso se fiscaliza.

Si usted se fijó en la presentación, la mayor cantidad de infracciones dice relación con no llevar correctamente el registro de asistencia. Eso sucede porque el chofer, por su propia voluntad u obligado, no marca la asistencia, o si lo hace, no marca el término de la jornada, o marca el término de la jornada y aparece en el sistema con los descansos asociados al período de conducción, pero él sigue conduciendo.

De manera que lo que se pretende evitar con la nueva resolución que entrará en vigencia el próximo año es precisamente ese tipo de prácticas, que no hacen otra cosa que engañar al sistema y a los servicios fiscalizadores.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señor Arriagada, pero me refiero a de dónde parte el sentido de responsabilidad. ¿Eso comienza desde que se abre la ventanilla y se pone en circulación el bus en su recorrido habitual? No me refiero solo al conductor, porque siempre se le "da palos" al conductor.

El señor **ARRIAGADA**.- No es así.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Entonces, cabe preguntarse lo siguiente: ¿Quién largó el bus? ¿Quién está trabajando en la mañana y muchas veces hace de dueño de casa?, por decirlo así. ¿Quién comienza desde la ventanilla? ¿Quién está haciendo el turno ese día?

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra al señor Jorge Arriagada.

El señor **ARRIAGADA**.- Señor Presidente, quiero precisar que la facultad de fiscalización de la Dirección del Trabajo tiene relación con la obligación de cumplimiento, en este caso, de naturaleza laboral.

La responsabilidad ulterior y principal es de la empresa y no es facultad de la Dirección del Trabajo, porque más bien nos dedicamos a verificar la existencia o inexistencia de infracciones dentro de las obligaciones que le asiste al empleador. Cada vez que detectamos una anomalía se cursa la infracción, que es la única herramienta con que cuenta la Dirección del Trabajo para generar cambios conductuales.

Por lo tanto, si un trabajador sale a manejar un bus sin haber cumplido su descanso de ocho horas dentro de veinticuatro, obviamente es responsabilidad del empleador que le

permite conducir el bus. Estamos absolutamente de acuerdo en eso. El hecho de no otorgar descanso en ese lapso queda registrado en el sistema, y esa es la infracción que sanciona la Dirección del Trabajo. No en vano hay más de 1.140 millones de pesos cursados en multas en lo que va corrido del año, precisamente, porque es un sector de mediano a alto índice de infraccionalidad.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Pero van los dos responsables. O sea, parte de la caseta cuando largan...

El señor **ARRIAGADA**.- Obviamente.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Finalmente, agradecemos la asistencia del representante de la Dirección del Trabajo. Obviamente, a esta comisión le queda bastante trabajo respecto de su mandato. De haber precisiones, preguntas o un alcance de algún parlamentario, usted puede ser citado nuevamente. Pero, en esta oportunidad damos por cumplido el mandato y la tabla para la cual nuestro invitado ha sido convocado.

El señor **ARRIAGADA**.- Muchas gracias, señor Presidente. Entonces, entiendo que quedo liberado de la Dirección del Trabajo para el próximo lunes, en espera de una próxima citación.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Exactamente.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 09.59 horas.*

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,

Redactor

Jefe Taquígrafos Comisiones.