

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°10, celebrada en día jueves 5 de marzo del año 2020, de 09:00 a 10:00 horas.

I. PRESIDENCIA

Presidió la sesión la diputada señora María Loreto Carvajal Ambiado.

Actuó como abogado Secretario de la Comisión el señor Patricio Velásquez Weisse, y la abogada señora Margarita Risopatrón Lemaitre.

II. ASISTENCIA

Asisten los (as) diputados (as) María Loreto Carvajal (presidenta), Félix González, Marcos Ilabaca, Jorge Sabag y Virginia Troncoso.

Asistieron el diputado Sergio Bobadilla en reemplazo del señor Rolando Rentería; el diputado Iván Norambuena en reemplazo del señor Sergio Gahona, y los diputados Sebastián Álvarez, Andrés Molina y René Manuel García.

Concurrieron la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, acompañada por jefa de la División de Normas y Operaciones de la Subtrans, señora Lorena Araya; el jefe de gabinete de la Ministra, Juan Carlos González, y la asesora del gabinete, señora Carola Jorquera; la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores; la secretaria ejecutiva de Conaset, señora Johanna Vollratt, acompañada por el asesor jurídico, don Reiner Baack; el asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, y el presidente de la Federación Nacional de Sindicatos de Conductores de Buses y Camiones del Transporte Nacional e Internacional y actividades afines y conexas de Chile (Fenasicoch), señor José Sandoval

III. CUENTA

El señor abogado secretario, dará cuenta de los documentos llegados a la comisión.

1.- Comunicación de la Bancada de la UDI, por la cual se informa que el diputado señor Iván Norambuena, reemplazará en el día de hoy, al diputado señor Sergio Gahona.

2.- Correo electrónico del Gabinete de la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, por el cual se confirma la asistencia de:

- Sra. Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt.
- Sr. Juan Carlos González- Jefe de Gabinete de la Ministra.
- Sra. Johanna Vollrath- Secretaria Ejecutiva de CONASET.
- Sra. Lorena Araya - jefa de la División de Normas y Operaciones de la Subtrans.

- Sra. Carola Jorquera- Asesora de Gabinete

3.- Correo electrónico por el cual se confirma la asistencia de: Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores.

4.- Comunicación de la señora Ministra del Trabajo y Previsión Social, María José Zaldivar Larraín, por la cual se excusa de no poder asistir a la sesión del día de hoy, por compromisos urgentes relativos a la Reforma Previsional. Reitera plena disposición a asistir a una próxima sesión.

5.- Correos electrónicos que confirman la asistencia de los siguientes representantes. De la Federación Nacional de Sindicatos de Conductores de Buses y Camiones del Transporte Nacional e internacional y Actividades Afines y Conexas de Chile, FENASICOCH, señor José Sandoval, y el señor Presidente de la Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Interurbano, señor Claudio García.

IV. ACUERDOS

Durante la sesión se acordó realizar una sesión especial el día lunes 9 de marzo, desde las 14:00 a las 15:30 horas, en Santiago. Reiterar las invitaciones del día de hoy.

Las exposiciones de los invitados y las intervenciones de los diputados constan en detalle en el acta taquigráfica confeccionada por la Redacción de Sesiones de la Cámara de Diputados, que se inserta a continuación.

Asimismo, se deja constancia de que las presentaciones de los expositores y documentos entregados se encuentran disponibles en formato digital en: https://www.camara.cl/trabajamos/comision_listadodocumento.aspx?prmID=2441

El debate suscitado en esta sesión queda archivado en un registro de audio a disposición de las señoras y de los señores diputados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 256 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Habiendo cumplido con su objeto, la sesión se levanta a las **10:00** horas.

PATRICIO VELÁSQUEZ WEISSE
Abogado Secretario de la Comisión

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

Sesión 10^a, celebrada en jueves 05 de marzo de 2020, de 09.04 a 10.00 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la señora María Loreto Carvajal.

Asisten la diputada Virginia Troncoso y los diputados Félix González, Marcos Ilabaca, Jorge Sabag; Iván Norambuena, en reemplazo del diputado Sergio Gahona, y Sergio Bobadilla, en reemplazo del diputado Rolando Rentería.

Concurren la ministra de Transporte y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; el jefe de gabinete de la ministra, señor Juan Carlos González; la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores; la secretaria ejecutiva de Conaset, señora Johanna Vollrath; la jefa de la División de Normas y Operaciones de la subsecretaría de Transportes, señora

Lorena Araya; la asesora de gabinete, señora Carola Jorquera, y el representante de la Federación Nacional de Sindicatos de conductores de Buses y Camiones del Transporte Nacional e Internacional y Actividades Afines y Conexas de Chile (Fenasicoch) señor José Sandoval.

TEXTO DEL DEBATE

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a 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.^a Loreto (Presidenta).- Ofrezco la palabra sobre la cuenta.

Ofrezco la palabra.

La presente sesión tiene por objeto continuar con el desarrollo de nuestro mandato, cual es investigar el actuar de los 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.

A la ministra y al resto de los invitados, a quienes aprovecho de saludar, les comento que esta comisión viene trabajando desde hace alrededor de tres meses.

En la primera sesión de la comisión investigadora tuvimos la oportunidad de contar con la presencia de la ministra. También hemos contado con la presencia de las autoridades policiales; de la secretaria ejecutiva del programa nacional de fiscalización de transportes, Paula Flores; del representante de la fiscalización del Ministerio del Trabajo; de víctimas que han sufrido las consecuencias de accidentes trágicos, muchos de ellos de connotación nacional. Lamentamos que algunas de estas personas hoy no

están presentes, aunque lo estuvieron en las dos últimas sesiones, porque formularon bastantes preguntas, entre ellas, cómo se generan las fiscalizaciones del ministerio en razón de sus competencias, no solo respecto de la mantención, sino también en relación con el otorgamiento de revisiones técnicas y la supervigilancia de las plantas, competencia también del ministerio.

Además, quiero hacerme cargo de las últimas observaciones que han hecho las víctimas, observaciones que tiene que ver con cómo se enlazan la relación y la garantía que el Estado debe generar cuando ocurren estos accidentes. Las víctimas han sostenido que se han sentido bastante solas, porque, más allá de las responsabilidades que puedan establecer los tribunales, hay también un elemento de confianza que el Estado genera como garante cuando los buses realizan transporte público.

Algunos de nuestros invitados, entre ellos los representantes de los dueños de buses, nos han dicho que la normativa es muy antigua, que no ha sido actualizada

FALTA TURNO DOS que no ha sido actualizada.

Queramos saber si existe algún diagnóstico, si se ha encargado algún estudio internacional para ver el estado de situación en que se encuentra el transporte público interurbano en el país. Si es así, me gustaría saber cuáles han sido las observaciones o recomendaciones que se han generado, y si podemos tenerlo a la vista, para ver cómo la comisión puede proponer un accionar o recoger esas observaciones, hacerlas concordar con lo que ustedes nos puedan decir y proponer, como asimismo algunas

modificaciones, en la medida que tenga eco y que obviamente se justifique.

Por último, ver qué pasa con las plantas de revisiones técnicas. Entiendo que hoy existe un soporte técnico que va a permitir seguir en línea, incluso se está avanzando en ello.

Otra arista tiene que ver con el tema de los trabajadores, por eso ayer hablé con la ministra del Trabajo y Previsión Social, porque nos interesa saber cuál es el estatuto que regula a los conductores, en cuanto a que su conducción profesional debe generar seguridad. Por otro lado, saber cuál es el estatuto que se regula a los auxiliares de los buses.

Alguien nos decía que estaba sumamente desregulado, porque aún no tienen contrato. ¿Cómo se genera la responsabilidad humana a propósito de quien conduce o conlleva a su destino? ¿Cómo se enmarca la fiscalización? Incluso, alguien de esa oficina nos dijo que anteriormente había un sistema antiguo que hoy ha sido mejorado.

Esas son las cuatro aristas que en este minuto recuerdo. La idea es que usted, señora ministra, tenga un recuento para que, más allá de lo que nos pueda exponer, nos señale cuáles son sus puntos de vista.

Tiene la palabra, señora ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (Ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, me disculpo por no haber asistido anteriormente, por lo que en mi lugar lo hizo el subsecretario de la cartera. No puedo sino reforzar la conveniencia que significa para el país la paridad de

género, cosa que se puede apreciar en esta mesa de trabajo. Todo por mérito, cada una se ha ganado su lugar.

Tengo una presentación para ampliar la información que expondré a continuación.

Comenzaré con las dimensiones de lo que significa controlar los sistemas de transporte, solo para tener una idea de volumen y número de controles que hacemos: 476 mil controles a vehículos en distintos aspectos de cumplimiento de normativa y 103 mil infracciones. También controlamos establecimientos. Acá pueden apreciar las plantas de revisión técnica, las escuelas de conducción y los gabinetes psicotécnicos.

Todo esto está sujeto a nuestra fiscalización: 13 mil inspecciones a pasajeros, el uso del cinturón de seguridad y, tal como dice acá, no solo en vehículos particulares sino también en buses: 882 mil controles y 49 mil infracciones.

Los pasajeros también tienen una normativa que deben cumplir por su propia seguridad.

Después están todos los servicios subsidiados, 45 mil inspecciones. Ello, porque el ministerio administra este fondo de subsidio en regiones, estamos hablando de 2 mil contratos de conectividad principalmente en zonas rurales, por lo que es muy importante hacer este control. Incluso, van a lugares en donde no es tan evidente que estén dando los servicios; sin embargo, los operadores están recibiendo regularmente su pago, por lo tanto, para nosotros es muy importante hacer ese control, que también cuesta mucho porque -como dije- se trata de zonas alejadas, algunas aisladas, pero es una tarea muy importante dentro de la fiscalización.

Ahora bien, esto tiene distintos componentes de seguridad, principalmente, son tres: el control de subsidios, que apunta más bien al cumplimiento del contrato, a que los servicios se estén dando según las condiciones, además incluye los resguardos de seguridad ya que la mayoría son servicios de transporte público, buses, lanchones y en algunos casos el ferrocarril.

Respecto de los buses interurbanos hemos estructurado esta presentación recogiendo todas las consultas que se fueron acumulando. Esperamos que con la presentación se resuelvan muchas de esas dudas.

Las fiscalizaciones a buses interurbanos están reflejadas en el gráfico, acá se pueden apreciar que entre los años 2016 y 2019, en promedio, realizamos entre 13 y 14 fiscalizaciones por bus, anualmente. Eso significa que cada bus es fiscalizado al menos una vez por mes, por lo tanto, podrán ver que es bien intenso el control.

La tasa de infracción está entre el 16 y 18 por ciento, ya veremos qué tipo de infracciones son, y una cantidad importante de buses retirados. Por ello, quiero marcar la situación entre 2018 y 2019, en donde, si bien hicimos menos controles, es decir en vez de 14 fueron 13.2 promedio por bus, retiramos el doble de buses. Por lo tanto, fue un trabajo más focalizado y más efectivo, por cuanto detectamos los casos donde había infracciones que implicaban el retiro del bus.

Este solo se retira por infracciones graves; por ejemplo, por el dispositivo de control de velocidad o si el bus no está funcionando se retira y vuelve a operar una vez que se activa nuevamente dicho dispositivo. Por eso digo que ha sido más focalizado.

En el grafico de la derecha...

La señora **CARVAJAL**, señora M.^a Loreto (Vicepresidenta).- Señora ministra, perdón que la interrumpa, pero no me quedó claro si usted se refiere al doble del año 2018.

La señora **HUTT**, doña Gloria (Ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Sí, en 2018, retiramos 60 buses por concepto de infracciones graves; en 2019, hicimos menos controles pero retiramos el doble de buses. No porque tengan más infracciones sino porque pudimos detectar de forma más efectiva este tipo de casos, lo cual significa una ganancia para el sistema si pensamos que vamos sacando de circulación los buses que tienen más riesgo.

Respecto de las infracciones que están en el gráfico de la derecha, hay algunas que son más bien administrativas, por ejemplo, el 24 por ciento corresponde a parabrisas y ventanas. Si el parabrisas tiene un piquete en algún punto que no corre riesgo de romperse por completo, puede seguir circulando, pero con infracción para que queda el registro de que debe repararse. Ahora si ese piquete, rayón o trizadura impide la visión, el bus se retira. También depende de la dimensión de esa trizadura, por ejemplo, si es más grande y con la velocidad podría romperse, se retira. Pero la mayor parte son menores, pero es una proporción importante; repito, el 24 por ciento de infracciones corresponde a parabrisas y ventanas.

El dispositivo electrónico también constituye una falta grave y se retira; los cinturones de seguridad en los asientos permite que el bus siga funcionando pero no puede venderse si tiene un cinturón de seguridad descompuesto. Desde 2017 en adelante, los buses tienen la obligación de usarlo, porque vienen de fábrica. Antes de 2007, los buses

no lo traían, porque no era un estándar de fabricación, pero se ha comprobado que si no viene de fábrica, como parte de la estructura del bus, puede incluso ser hasta más riesgoso. Por eso lo hacemos exigible, desde el momento en que vienen instalados de fábrica; después, tenemos los sistemas de luces que circulan en lugares no autorizados, 8 por ciento; las patentes legibles, 6 por ciento; sin documentos del bus o del conductor, obviamente se retira porque es una infracción grave, 6 por ciento; sin extintor, 6 por ciento; neumáticos en malas condiciones -también se retira el bus-, 6 por ciento.

Se muestra el video de recomendaciones de seguridad un 4 por ciento y que no indique la identificación del bus al interior, también el 4 por ciento. Aquí, están principalmente las infracciones, que son más administrativas o infracciones graves que determinan el retiro de los buses.

Respecto de la normativa de seguridad a la cual se acogen los buses interurbanos, hemos hecho un recuento de cómo se ha ido construyendo. Desde el 1984, es la primera etapa donde se definió cuáles son los componentes de elementos de seguridad generales, no solo para buses, estableciéndose requerimientos para vidrios, parachoques, extintores, cinturones en asientos delanteros de los autos y ahí no se especifica requerimientos especiales para buses, más adelante sí.

Luego, el decreto supremo N° 212, de 1992, establece los requisitos para el transporte remunerado de pasajeros y se reglamenta.

Después, en 2004 se dicta el decreto supremo N° 80, para el transporte privado remunerado de pasajeros, que incluye

a los buses, por ejemplo, de empresas o de turismo. Se modifica el decreto supremo N° 212, que hasta ahora es la gran pieza madre de regulación y normativa para el transporte de pasajeros.

En 2006 se establecen requisitos especiales para los buses de transporte público, como comportamiento frente al fuego, resistencia y anclaje de los asientos, cinturón de seguridad. Recién se incorpora la medida de estabilidad, la resistencia de la superestructura y el cinturón subabdominal.

En 2011 y 2013 se incorpora una gran cantidad de nuevas normas y requisitos de seguridad para los buses interurbanos, primero, el cinturón de seguridad en todos sus asientos y se hizo obligatorio su uso a través de la ley N° 20.508. No tener disponible el cinturón es una infracción imputable al propietario del bus y no usarlo es una infracción al pasajero.

Ahora, dada la evidencia contundente sobre el rol del cinturón de seguridad en prevención de fallecimiento en accidentes, esto debería tratarse igual que en los aviones, en el sentido de que un pasajero no puede seguir en el vuelo si no usa el cinturón de seguridad. En este caso, se informa, se pasa el video, que es obligatorio, pero mucha gente no lo considera igual de importante que cuando está en un avión. Nos parece clave hacerlo.

En 2013 se emitió el decreto supremo N° 158, que incorpora los frenos ABS, ESP (control de estabilidad), sistema automático de detección y supresión de fuego, luz trasera antiniebla, alarma de retroceso y se ampliaron todos los requisitos previos.

Para eso hay dos decretos, el 175 y el 158, y todos estos requerimientos se instalan en el proceso de homologación, lo que significa que un vehículo viene de fábrica, pasa por el Centro del Control y Certificación Vehicular, se establecen todas sus condiciones usando normas internacionales. Y contra el cumplimiento de esas condiciones, se revisa luego en la planta de revisión técnica. O sea, todos los autos que van a la planta de revisión técnica pasan antes por el Centro de Control Vehicular y se establecen cuáles son los requisitos que deben cumplir.

En el caso de la homologación de los buses se certifica la estabilidad al vuelco, los cinturones de seguridad, la resistencia de la superestructura, pues los vehículos tienen una estructura mayor y luego tienen el cierre en las carrocerías, y esa resistencia de la superestructura ha ido evolucionando en el tiempo y se ha enfocado en que esta tenga la protección suficiente frente al vuelco, por ejemplo. Es lo que protege a las personas, siempre que tengan puesto el cinturón de seguridad, porque la mayor parte de fallecimientos de personas en accidentes masivos de buses es porque no tenían el cinturón de seguridad, incluso si el bus no se deformó significativamente, las personas salen eyectadas por las ventanas o dentro del mismo bus y eso les provoca el fallecimiento, no que el bus se haya destruido completamente o deformado. Además, el programa electrónico estabilidad (ESP), comportamiento de materiales frente al fuego, que es una exigencia que se ha ido modernizando mucho; la resistencia del asiento y sus anclajes, vidrios de seguridad, salidas de emergencia, sistema automático de detección y supresión de fuego, luz trasera antiniebla y alarma de retroceso.

En cuanto a la normativa que aplicamos, no es un invento del ministerio o del Centro de Certificación y Control Vehicular, hay normas internacionalmente aceptadas que regulan los niveles de seguridad de estos vehículos en el mundo. Nosotros tomamos esa normativa y la aplicamos, hay normativa de Estados Unidos, de Brasil, etcétera. La gracia de aplicar normas internacionales es que los ensayos para aprobar que esas normas se cumplan también están establecidos. Entonces, no basta con decir qué requisitos tiene que cumplir, sino una norma internacional bien consolidada tiene los manuales para determinar que de cierta forma se debe probar que algo se cumpla. Eso es lo que el Centro de Certificación y Control Vehicular hace.

La normativa de Europa es la que usamos más masivamente. Acá dice que para la estabilidad al vuelco solo aceptamos el reglamento europeo, 107 CEPE/ONU, vigente desde 2014. Hacemos la misma prueba que se hace en Europa a los buses interurbanos. Además, tomamos normas de Japón y de Corea. Esa es la referencia con la que trabajamos.

Respecto de las tasas de accidentes y siniestralidad de los buses interurbanos, en la presentación se observa en la tabla de la izquierda los siniestros de tránsito, según los tipos de usuarios. Llama la atención que la mayor parte de los siniestros tienen asociados a automóviles y camionetas, 46,8 por ciento y 14 por ciento respectivamente; luego, los peatones. Los buses interurbanos representan el 0,6 por ciento de los siniestros entre 2009 y 2018.

En cuanto a los fallecidos en esos siniestros, en el caso de los buses interurbanos corresponde al 1,4 por ciento del total. Nuevamente vemos a peatones con el 37,3 por ciento, automóviles el 26,5 por ciento, camionetas el 8,7 por ciento.

Mirando la estadística y el registro de Carabineros, como fuente oficial, los buses interurbanos tienen una participación pequeña en el total durante el período 2009-2018.

De los 6.888 siniestros de buses interurbanos, que corresponde al 0,6 por ciento, se observa en la presentación una tabla que desagrega por año lo anterior, denominada siniestros de tránsito y víctimas al interior de un bus interurbano según causa del siniestro (2009-2018), donde se puede ver que hubo 226 fallecidos.

En la siguiente lámina se observan los siniestros de tránsito de buses interurbanos por causa, lo que deja claramente en evidencia que la velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo y la imprudencia del conductor son las causas mayoritarias, pues de un total de 8.772 lesionados 3.467 corresponden a imprudencia del conductor 2.695 a velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo.

En el gráfico de la derecha se ve con mayor claridad que las dos porciones mayores tienen que ver con conducción, lo que nos pone un desafío muy fuerte en la formación de los conductores, en la información a los conductores, en los diseños de las vías, en la señalización, en todos los elementos de ayuda a la conducción. Las fallas mecánicas son 2 por ciento, según todos los registros oficiales.

Respecto de todas las medidas de control que implementamos sobre los servicios interurbanos, la facultad legal que tenemos es la de emitir procesos administrativos sancionatorios. Cada secretario regional ministerial debe supervisar y determinar la sanción cuando corresponda, porque la facultad no es central del ministerio; por

ejemplo, no está en el subsecretario. Cada seremi, la autoridad local, es la que emite estos procesos administrativos sancionatorios y siempre en consulta con la fiscalía del ministerio.

Para eso se hace el control, y Paula Flores puede explicar cómo funciona la secuencia cuando se detecta una falta grave o, por ejemplo, cuando va más allá de lo que está en la facultad de control del ministerio, y se reporta un delito a la fiscalía, como ha ocurrido en una cantidad importante de casos en que se deja ese registro, por ejemplo, porque hay adulteración de documentos o situaciones como las que vimos en la empresa Línea Azul - entraremos en los detalles más adelante-, que está calificada como delito de homicidio.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Buenos días. Tal como señaló la ministra, la normativa establece que cada vez que se cursa una infracción a través del programa nacional de fiscalización, los respectivos reportes deben ser derivados a la autoridad administrativa, que son los seremis de Transportes.

Además, nuestra norma establece que debe haber una acumulación de tres infracciones por cada uno de los buses en un período máximo de 180 días para que se inicie un proceso sancionatorio contra ese bus, y por eso no toda infracción, por sí sola, genera un proceso administrativo.

Sin embargo, si miramos los números de la presentación, hay 1.239 procesos iniciados en los últimos dos años por parte de los secretarios ministeriales regionales que obedecen a la cantidad de infracciones que son cursadas a los buses interurbanos y que son enviadas a los secretarios regionales ministeriales.

Según la norma, y como se consigna en la próxima lámina, posiblemente se aplicarán sanciones como amonestaciones, suspensiones de vehículos, suspensión de servicio, cancelación del vehículo y también cancelación del servicio.

Los resultados de los 1.239 procesos administrativos iniciados en los últimos dos años, por parte de cada uno de los secretarios regionales, donde están inscritos estos buses interurbanos, son 721 amonestaciones aplicadas a las empresas, 421 suspensiones de entre 10 y 30 días a cada uno de los buses a lo largo del país, una suspensión de servicio, uno de ellos es a Línea Azul. ¿Y la otra, señora ministra?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Buses Madrid, por tener flota cero, y una de Línea Azul que estaba registrada en la Región de los Ríos.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Por último, las dos cancelaciones de servicio, también aplicadas estos últimos dos años, a empresas de buses interurbanos.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Tiene la palabra la señora ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, en este punto quiero detenerme para comentar las facultades que tiene el ministerio para estas suspensiones.

Tal como indicó Paula, en general los procesos sancionatorios actúan sobre un bus, porque se encuentra la falla específica en ese vehículo y no en otro, pero hay casos que sobrepasan eso, como fue el caso de Línea Azul,

en que había evidencia de adulteración que iba más allá del vehículo que tuvo el accidente.

Cuando se hizo la investigación se descubrió que había adulteración de las placas patente, cambios de placas patente de un vehículo a otro. De hecho, el representante legal sigue preso por dolo homicida en su actuar.

Por eso, estando en el límite de las atribuciones dispusimos la suspensión de todos los servicios de la empresa que, en rigor, era complejo de sustentar con la normativa existente. Al respecto, creemos que debemos cambiar y aumentar las facultades del ministerio para suspender en casos como ese.

Dado que la evidencia era tan contundente, la opción que tomamos fue suspender a la empresa y, eventualmente, que después el tribunal dijera que no correspondía, pero creo que había que hacerlo porque el riesgo potencial para otros usuarios era muy grande.

El tribunal nos dio la razón, así que hasta ahora se mantiene la suspensión y el dueño sigue detenido.

También es importante mencionar que cuando se inscribe una empresa, se inscribe con servicios en una región, y el único que tiene facultades para actuar sobre eso es el secretario regional ministerial de la región en la que están inscritos los servicios.

Entonces, puedo dirigir la forma en que vamos a abordar el caso, pero la materialización es a través de resoluciones de los secretarios regionales ministeriales. Son los seremis quienes finalmente emiten las resoluciones de suspensión, y deben ser emitidas en los lugares donde los servicios están registrados.

Como vimos en el gráfico anterior, hay muchas empresas registradas en la Región Metropolitana, pero que operan en otras regiones. Así que es bien importante la localidad y cómo se aborda.

También es importante explicar que hay empresas que se inscriben, pero que después no activan flota, y en ese caso también suspendemos los servicios, porque no tiene sentido que quede un registro como si existiera la empresa, si no está dando servicio alguno.

Eso es algo administrativo y más permanente, pero el punto que quiero hacer es el de las facultades del ministerio y, como está en las propuestas que presentaremos después, nos parece que hay que hacer una corrección en ese sentido, porque hay casos como este, bastante extremos, pero si uno va a las facultades, en estricto rigor, había posibilidad de suspender buses individuales, pero no la empresa completa.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Quiero detenerme en este punto, que me parece central, que básicamente es donde se sustenta el objetivo de la comisión.

Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, por su intermedio saludo a la ministra y al equipo de trabajo que la acompaña.

Importante es tener estas mesas de trabajo, porque son muchas las situaciones que ocurren a diario en relación con todo lo que tiene que ver con transporte público.

Por razones personales me ausenté dos o tres semanas, pero la última vez que estuvo Paula en la comisión dejé

varias inquietudes acerca de las regiones, de los secretarios regionales ministeriales, de las herramientas y de los equipos de trabajo para fiscalizar. Todo eso lo planteé y no sé si hay novedades o algo que me puedan responder.

También señalé que las plantas revisoras deben ser sancionadas cuando hay accidentes, porque son las que deben dar el visto bueno para que los vehículos salgan a la vía pública.

Asimismo, comenté en una reunión, cuando iniciamos esta mesa de trabajo, que los inspectores no tienen dónde estacionar los vehículos cuando fiscalizan en la vía pública, porque los aparcaderos que hay son municipales, pasan copados y hay vehículos que no se pueden mover por temas judiciales.

Otro punto es la falta de mantenimiento, o sea, centros especiales para mantener los vehículos, así como en el caso de los particulares. Deberían existir centros acreditados por el ministerio para realizar mantenimientos cada cierto kilometraje.

Además, pedí practicar alcotest a los conductores antes de las salidas, en las mañanas, en los terminales.

Ahora, sabemos que el ministerio, la señora ministra y todo su equipo hacen su trabajo, y lo hacen muy bien, y les falta tiempo, pero hay responsabilidad también, porque los terminales que están en provincia, y en todo lugar, son de los municipios. Los municipios tienen que hacerse responsables, semana a semana, del vehículo que sale a hacer los recorridos, ya sean urbanos, interurbanos, interprovinciales, los cuales salen de estos terminales municipales, y ahí es donde también pido más

responsabilidad a los inspectores que deben existir en los terminales provinciales, chicos, grandes, medianos, da lo mismo, pero el municipio tiene que tener inspectores.

Durante mi gestión los tuve, y funcionaban: semana a semana los obligaba a entregarme una hoja, por empresa, con las situaciones que aparecían y comenzaban a hacer su trabajo desde los terminales, porque es difícil que ustedes, junto con la señora Paula Flores, puedan controlar toda la situación a nivel país, para eso están los terminales municipales, y deben hacerse responsables con una hoja por empresa en la que semanalmente se describa en qué condiciones salen a trabajar, con los cinturones, con el kilometraje, en fin. Se tiene que llevar una bitácora, desde los terminales, semana a semana, y remitir, una vez al mes, al ministerio, las condiciones en que está cada una de las empresas.

Obviamente, en la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins faltan inspectores. Los secretarios regionales ministeriales no cuentan con toda la capacidad para trabajar en las vías, cuando salen a hacer sus turnos. La verdad es que falta mucho personal. Pero creo que ahí hay que hincar más en las responsabilidades, porque es fácil que entren o salgan; es un negocio para cada municipio, pero también es responsabilidad total de ellos lo que sale a la calle.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Ministra, quiero hacerle presente que la sesión se levanta a las 10:00 horas y debe intervenir otra persona.

Tiene la palabra, señora ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, hicimos un

recuento de las medidas de control sobre las diez empresas más grandes, las tasas de infracciones, los controles. Vemos que es un mercado que tiene una concentración en empresas de mayor tamaño. Las que están consignadas en la presentación son las diez más grandes, y la número diez tiene setenta buses y la primera tiene más de mil.

Además, en la lámina se aprecia la proporción de procesos sancionatorios y amonestaciones que ha recibido cada una y las suspensiones de vehículos también aplicadas a cada una en el período que hemos estado analizando.

Las causales son bastante consistentes con lo que ya mostramos, así que prefiero no entrar en eso y centrarme más en las propuestas, en el trabajo que hacemos con las agrupaciones de víctimas, por eso le pido su venia para que la señora Johanna Vollrath explique con un poco más de detalle, porque tenemos trabajo, pero estamos extendiéndolo también a un trabajo conjunto con la Subsecretaría de Prevención del Delito, la cual también tiene una plataforma de trabajo con víctimas, y después abordaremos las propuestas que queremos hacer para mejorar la forma de funcionar de este sistema.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Tiene la palabra la señora Johanna Vollrath.

La señora **VOLLRATH**, doña Johanna (secretaria ejecutiva Conaset).- Señora Presidenta, seré breve, porque en la sesión pasada nos referimos al trabajo que llevamos realizando ya hace bastantes años en Conaset con las agrupaciones de víctimas.

Específicamente, tenemos una mesa de trabajo que sesiona mensualmente para tratar diferentes proyectos. Realizamos en conjunto acciones comunicacionales, campañas y visitas

técnicas a terreno. Por ejemplo, hace poco estuvimos en terreno en una municipalidad donde hay un problema de infraestructura. La idea es ver en terreno los problemas y las posibles soluciones.

Además, hacemos conmemoraciones, por ejemplo, el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, y también en esa mesa realizamos propuestas de cambios normativos.

Uno de los temas, uno de los avances que hemos tenido en esta mesa de trabajo, es justamente un convenio que estamos suscribiendo con la Subsecretaría de Prevención del Delito, quienes tienen un programa de atención a víctimas de delitos, y dado que en el tránsito también tenemos delitos, hace un tiempo se publicó la ley Emilia, que estableció como delito conducir en estado de ebriedad y lesionar gravemente o matar a una persona conduciendo en estado de ebriedad. Por eso, mediante este convenio, estamos incluyendo la atención a víctimas por delitos en el tránsito, quienes pueden ser atendidos a través de ese programa.

Es una línea de trabajo importante, porque a las agrupaciones de víctimas les importa mucho ampliar la atención a las familias de víctimas, no solamente en el ámbito psicológico, sino que también en el ámbito jurídico y social, porque, tal como lo mencionó usted, diputada, se sienten muy solos después de un accidente, de un siniestro, y es uno de los temas que estamos trabajando en la mesa para poder tener soluciones.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Preferiría que mencionaras todas las

iniciativas de seguridad de Conaset ahora y así avanzamos más rápido, la del SOAP y la del cinturón.

La señora **VOLLRATH**, doña Johanna (secretaria ejecutiva Conaset).- Bueno, otro proyecto que estamos trabajando y que nace en esta mesa con las agrupaciones de víctimas, es la propuesta de aumentar las coberturas del SOAP, el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales, el cual no ha tenido modificaciones o mejoras en cuanto a cobertura en los últimos 13 años. Es una propuesta que estamos trabajando concretamente para mejorar las coberturas para todas las personas que han sufrido un siniestro de tránsito.

Por otro lado, otra iniciativa, que ya mencionó la ministra, tiene relación con incluir en todos los buses interurbanos un cinturón de tres puntas; hoy lo obligatorio es tener cinturón de dos puntas, lo cual cambia sustancialmente la seguridad para las personas en caso de accidente. De hecho, la tasa de lesiones se reduce en 53 por ciento con un cinturón de tres puntas, así que sí hace la diferencia. Es una propuesta concreta que queremos implementar a partir del próximo año, de manera que todas las flotas cuenten con este tipo de cinturón.

También fue tema en la última sesión, que en el futuro estos cinturones permitan instalar, por ejemplo, un sistema de retención infantil en un bus interurbano, porque se instalan con cinturones de tres puntas y no con dos. Se abriría esa posibilidad también en el futuro.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Tiene la palabra, ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, lo primero en que estamos trabajando para mejorar la capacidad de control es

la digitalización. En esto ya hay algunos avances, por ejemplo, la revisión técnica digital implica que ésta ya no se puede adulterar, porque se puede hacer un control a través de un código QR y se accede al dato original de la planta de revisión técnica. Ya no sirve andar con los papeles. Antes se podían falsificar esos papeles y producir "a lo amigo" lo que uno quisiera con fotocopia. Eso ya no. Y estamos apuntando a que esta solución sea con dos elementos: que la patente del vehículo sea el dato con que uno ingrese y tenga todos los antecedentes del vehículo: revisión técnica, permiso de circulación, que todo se pueda chequear en una base de datos unificada; y con la cédula de identidad todos los datos del conductor, si tiene o no tiene antecedentes, etcétera. Porque portar papeles que son falsificables también es una fuente de riesgo tremenda, porque hay conductores que no corresponden, por ejemplo, a la categoría, y todo eso finalmente se traduce en más riesgo.

Esa es la digitalización.

Después, en la fiscalización de las plantas de revisión técnica estamos obligando, desde octubre de 2019, a tomar fotos del número de motor que se revisó, porque lo que vimos, por ejemplo, en Línea Azul, uno podría especular también, pero podría haber sucedido que llevaron un bus que aprobó la revisión técnica y después le sacaron la patente y se la pusieron a otro. Entonces, el certificado corresponde, pero no era el bus que se revisó. Eso es un truco que puede ocurrir. La planta tiene la obligación de chequear el número de motor, pero es un número de difícil acceso. Lo que ahora estamos exigiendo en todos los casos es que cada planta de revisión técnica guarde el número de

motor del vehículo que revisó, con lo cual se puede, al menos, controlar ese tipo de situaciones.

También se está obligando, en todas las licitaciones nuevas de plantas de revisiones técnicas, el uso de cámaras, de manera que, además de fiscalizar físicamente con los inspectores, fiscalizar in situ, también vamos a fiscalizar, a través de una observación remota, si es que el proceso de revisión se está haciendo como es debido. Debo señalar que esto ha sido resistido por los concesionarios actuales, pero en las concesiones nuevas es obligatorio. Ellos se amparan en el derecho de los trabajadores a no ser observados, pero, en este caso, la finalidad es la misma que la de la cámara en un banco, que por razones de seguridad del sistema completo y de los usuarios hay cámaras instaladas, lo que no atenta contra los derechos y la privacidad de los trabajadores de las entidades bancarias. Las cámaras no están puestas en lugares privados, pero nos permiten un nivel de control muy superior al que tenemos actualmente. De manera que estamos implementando estos servicios y hay una secuencia de avance por región, donde esperamos contar con ellas.

Asimismo, tenemos el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), encargado de fiscalizar principalmente el control de velocidad. Ese proyecto fue enviado al Congreso Nacional en enero de 2014, se retomó en 2018 y luego en junio de ese año se introdujo una indicación sustitutiva. Ha avanzado bastante bien y ahora se encuentra en segundo trámite constitucional. Esperamos que pueda avanzar, porque si vemos las causas de fallecimiento y las de accidentes, la mayor parte tiene que ver con la velocidad. El control de velocidad manual no ha sido suficientemente efectivo. El control remoto será muy

efectivo, pues genera la infracción inmediatamente. En los países en que se ha implementado ha bajado el número de fallecidos en más de 30 o 40 por ciento.

Además, se crea una división. La unidad que dirige Paula Flores se transforma en una nueva división dentro del Ministerio, con facultades y recursos necesarios para avanzar. No explicaré con más detalles el tema del CATI, pero todo está en el proyecto de ley en cuestión.

También estamos proponiendo un cambio para la antigüedad de buses. Actualmente se permite hasta 23 años de operación de los buses. Si se mira el parque, son muy pocos los que tienen esa antigüedad. Es algo así de 40 en más de 4.000 buses, y además operan en zonas rurales, lo cual no es razón para no ponerles atención. Nuestra propuesta es reducir esa antigüedad, de manera gradual, hasta hacer obligatorio que no puedan operar buses que no traigan de fábrica los cinturones de seguridad, es decir, poner como límite el año en que el cinturón de seguridad empezó a ser parte del bus. Entonces, si cambiamos esa normativa y ponemos un plazo corto para la renovación de los buses, deberíamos mejorar las condiciones y por lo menos reducir los riesgos.

El resto de la información creo que ya fue descrita, por lo que quedo disponible para responder las preguntas de los señores diputados y señoras diputadas.

Respecto de los planteamientos de las víctimas y el Estado como garante, sin duda que tenemos un rol en la promoción y control de las conductas y circulación seguras, y todas estas medidas apuntan en esa dirección.

La antigüedad normativa es un hecho. Creo necesario incorporar medios digitales, cambiar las antigüedades y

dotar de más facultades al Ministerio para actuar con más rigor en caso de detectar delitos. Los casos más extremos tienen asociados delitos.

En particular, el caso de la empresa Línea Azul está en la Fiscalía como dolo homicida, por la profundidad de las adulteraciones. Es decir, supera lo que está previsto como mecanismo de control dentro de las facultades de fiscalización del Ministerio. En casos así, es necesario tener una facultad adicional que nos permita actuar con más rigor, bajo el supuesto de que el comportamiento general no va a llegar al extremo de delito, pero también nos permitiría ser más eficaces en la vigilancia.

Como he señalado, el estado del parque de buses lo aplicamos según los estándares internacionales. El parque de buses interurbanos es bastante nuevo en Chile. Además, el mismo mercado está empujando a que sea nuevo, porque las personas ya no quieren usar buses de más de 5 años de antigüedad. De hecho, ya no se suben y esperan que circulen los buses de mejor calidad. Eso está ocurriendo en forma casi natural, por la evolución del estándar que las personas esperan, y en todos los casos estamos incorporando los estándares internacionales para su medición.

La regulación de conductores profesionales nos parece fundamental. Como vemos, los errores de conducción explican la mayor parte de los siniestros y de los fallecimientos. De modo que tenemos un desafío grande en esta materia.

De la misma forma, queremos simplificar la etapa de los cursos, que actualmente es larga, para conductores profesionales, pero hacer más exigente el examen práctico. Lo que pasa ahora es que hay muchos requisitos previos, pero el examen práctico, en general, no es todo lo riguroso

que debería ser en muchos casos. En algunas municipalidades sí, pero en otras no. Creemos que ahí deberíamos poner un fuerte énfasis y que la persona pruebe que sí sabe manejar bien.

Eso es lo que podemos aportar en esta sesión.

Muchas gracias.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Agradecemos a la ministra Hutt. Lamentablemente, el tiempo ha sido muy escaso.

Por eso, quiero citar a sesión para el próximo lunes 9 de marzo, de 14:30 a 15:30 horas o bien de 15:30 a 16:30 horas.

Asimismo, habíamos previsto abordar en esta sesión el tema de la conducción, tema al que acabe de referirse la ministra. Nos parece sumamente relevante que los representantes del Ministerio del Trabajo y Previsión Social puedan a la sesión del próximo lunes. Lo mismo le digo al representante de la Federación Nacional de Conductores de Buses, don José Sandoval, quien se encuentra presente en la Sala. Señor Sandoval, me gustaría saber si nos puede acompañar el próximo lunes.

Señora ministra, cabe señalar que aquí se vislumbra una dispersión de normativa, sobre la cual hay que centrar con mayor premura algunas modificaciones, sobre todo en materia de responsabilidad de los conductores y lo que ello implica, además de cómo se generan normas que permitan actualizar las plantas de revisiones técnicas en todas las regiones, que entiendo que hoy se está haciendo, pero principalmente en materia de mantención y control de las

mismas. Cuando hablo del control me refiero al personal que finalmente da el "okey" a las reparaciones.

Por ello, solicito a la ministra que tenga a bien asistir a la próxima sesión.

Tiene la palabra el diputado Marcos Ilabaca.

El señor **ILABACA**.- Señora Presidenta, como entiendo que ya no queda tiempo para conversar con la ministra y hacer algunas propuestas, quiero hacer un alcance respecto de lo que usted acaba de plantear.

Para la mayoría de los miembros de la comisión no es posible asistir a la sesión del próximo lunes, porque a esa misma hora está citada la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones en la sede del Congreso Nacional, en Santiago.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Por eso, la otra alternativa sería citar a sesión para el próximo lunes 9 de marzo, de 14:00 a 15:30 horas en Santiago. Así avanzaríamos más de lo que podemos el próximo jueves, porque para la ministra es más dificultoso viajar de Santiago a Valparaíso.

Señora ministra, ¿le acomoda ese horario?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- No hay problema, señora Presidenta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Finalmente, agradecemos a la ministra Hutt y a los demás invitados su concurrencia a la comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 10:00 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,

Redactor,

Coordinador Taquígrafos Comisiones.