

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°11, especial, celebrada en día lunes 9 de marzo del año 2020, de 14:08 a 15:32 horas, en Santiago.

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), Jenny Álvarez, Eduardo Durán. Sergio Gahona, Marcos Ilabaca, Aracely Leuquén.

Asistieron el diputado Miguel Ángel Calisto en reemplazo del señor Jorge Sabag, y el diputado Enrique Van Rysselbergue en reemplazo de la señora Virginia Troncoso.

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; la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores; la secretaria ejecutiva de Conaset, señora Johanna Vollratt; el asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río; el asesor legislativo señor Luis Espinoza., 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, acompañado por la señora Rosa Olivares.

III. CUENTA

No se han recibido documentos para dar cuenta.

IV. ACUERDOS

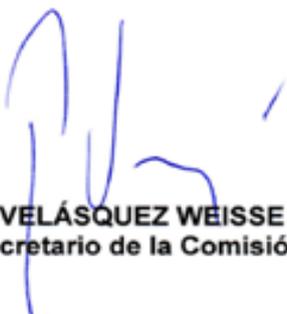
No hubo acuerdos.

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 **15.32** 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 12^a, celebrada en lunes 9 de marzo de 2020,
de 14:08 a 15:31 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la señora María Loreto Carvajal.

Asisten las diputadas Jenny Álvarez y Aracely Leuquén, y los diputados Miguel Ángel Calisto, Eduardo Durán, Sergio Gahona, Marcos Ilabaca, Celso Morales y Enrique Van Rysselberghe.

Concurren, además, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; el asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río; el coordinador de la Mesa de Seguridad y Salud en la Industria del Transporte, señor Luis Espinoza; la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores, 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, quien concurre acompañado por la abogada señora Rosa Olivares.

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.

Estamos a la espera de la señora ministra, por lo que aprovecho de saludar a los colegas que se suman a esta sesión especial -aunque sesionamos los jueves-, por cuanto la temática es muy urgente y tiene muchas aristas.

También al representante y 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, quien viene acompañado de la señora Rosa Olivares, en su calidad de abogada y apoyo jurídico.

Al representante del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río, quien viene acompañado por el señor Luis Espinoza.

Dado que la intervención del señor José Sandoval quedó pendiente, le otorgaré la palabra, a propósito de la arista que mencionamos y que fue tratada también por la ministra en cuanto a las competencias y responsabilidades orgánicas o normativa jurídica -que ya nos hará saber también el representante del Ministerio del Trabajo- acerca de una pieza tan relevante, como son los conductores y conductoras de buses interurbanos.

Tiene la palabra el señor José Sandoval.

El señor **SANDOVAL**.- Buenas tardes, Presidenta.

Agradezco su invitación, porque es importante que esté presente la voz de los trabajadores en lo que respecta a este tema.

Cuando uno escucha a la ministra hablar de estadísticas y fiscalizaciones siempre se habla de maquinarias, pero no de la persona que anda arriba del bus, que es una cosa

importante. Incluso, hoy estuve en una reunión con ella, por el tema de la calidad del empleo. Creo que la gran responsabilidad que tienen los conductores de buses, que llevan tantas vidas a cargo en sus manos, y uno invita a las autoridades a terreno, porque se habla de que hay pocos fiscalizadores, pero en todas las regiones tenemos seremis del Trabajo, por ejemplo. Y una sola seremi me hizo caso para que me acompañara a la terminal a hablar con la gente para conocer su realidad.

Cuando uno habla con la gente que no tiene contrato, que lleva a 30 o 40 personas en cada viaje, que tiene sueldos de 300.000 pesos o un poco más, que no supera los 400 o 500 mil pesos, uno dice: bueno, estamos hablando de gente que traslada 30 a 40 pasajeros en un solo viaje.

El año 90 comenzamos a predicar con la Conaset, con los Ministerios de Transportes y del Trabajo, para manifestar que las condiciones paupérrimas que teníamos los trabajadores eran por la falta de contratos, en cuanto a camioneros. Felizmente, en 1991, los conductores de camiones pasamos a la planta efectiva, lo cual significó tener una mejor calidad de vida, en el sentido de que si yo me enfermaba o tomaba vacaciones ya no sería por el mínimo, porque teníamos renta presunta. Por lo tanto, no estaban obligados a llevar renta efectiva. Por eso es importante que estos temas estén puestos en la mesa, porque solo el año pasado algunas empresas partieron cotizando por el total.

¿Qué es lo que ocurre? Cuando un trabajador está enfermo pide el alta cuanto antes para subirse al bus a conducir, aunque esté en malas condiciones. Eso es lo que ocurre en una de las partes. Entonces, una de las cosas que uno puede recomendar es que hagamos un catastro, que las mismas autoridades bajen a terreno a ver qué condiciones.

La ley de Tránsito, la N° 18.290, coloca, por ejemplo, los arriendos de los vehículos. Hoy tenemos conductores de buses interprovinciales que corren entre Puerto Montt, Osorno y Puerto Varas. Siempre converso con ellos, con los conductores, y los tienen en arriendo. Entonces, me dicen: "me entregan tantas lucas diarias, pero el bus no es de ellos." Ellos no salen para cualquier parte. Solo cumplen los recorridos que existen.

Entonces, eso va precarizando, la gente se acostumbra y cuando nacen estas cosas, cuando existen los accidentes, que están cambiados los chasis o todo es fraudulento, lógicamente que el trabajador que está en esas condiciones no dice la verdad para mantener ese empleo, que es precario; por eso después llegan los accidentes y salta todo, como ha ocurrido acá.

Una semana antes del accidente grave que tuvo Línea Azul lo manifesté, porque pertenezco al Consejo Superior Laboral. Le dije a Fernando Arab que había que invitar a los empresarios y trabajadores a conversar estos temas para ver qué pasa en la vida real del trabajador, y de ahí nació una cantidad de accidentes que se sumaron y dejaron la escoba. ¿Por qué? Por las condiciones laborales. Creo que eso tiene mucho que ver, y nos preocupa.

Ahora, hace mucho tiempo venimos peleando por las licencias de conducir profesionales. Subieron las multas, pero no nos dieron el puntaje. Otra cosa que también tiene que ser premiada. Nosotros, por ejemplo, venimos desde hace muchos años manifestando, cuando estaba Antonio Durté en la Conaset, que había que hacer cambios en esta cuestión -deben ser 15 o 20 años y más a lo mejor-.

Cuando uno se refiere a países como España, podemos ver que ha dado un excelente resultado, porque entrega premios. Si tú no cometes infracciones y vas cumpliendo, se te va

premiando, como que en 12 meses eran 2 puntos. Todo eso hemos trabajado y lo hemos estado tratando de llevar a cabo, porque es lo que nos hace falta a los trabajadores del transporte, esté donde esté, sea transporte de carga o de pasajeros, para ir mejorando la calidad de vida.

Pero todavía hay muchas empresas, repito, en donde hay precariedad. ¿Dónde está la precariedad? En que les imponen por 400.000 pesos a los trabajadores, en circunstancias de que

Falta turno 2 Turno 2

400.000 pesos a los trabajadores, en circunstancias de que ganan 800 o 900 mil pesos. Entonces cometimos fraude en todas partes.

Creo que solucionando esos temas laborales desde un principio, veremos otra jornada de trabajo. Aunque Rosita Olivares tiene otra interpretación porque ha estado participando en las mesas donde se hacen los turnos de los conductores, que también son fraudulentos. Ello, porque resulta que cuando llego a un estacionamiento al terminal de Santiago, a veces día jueves, viernes o vísperas de feriado, fácilmente se demoran una hora y media hasta dos horas en llegar al terminal y echan a andar el control de jornada recién cuando salen del terminal. Entonces, parten con una o dos horas que no están reconocidas en ninguna parte, y eso pasa en muchas empresas.

Acá la cosa es todo por la industria, como ha dicho Marcos Carter muchas veces, todo por la industria "las lucas", pero no nos hemos preocupado por el elemento principal, que son los conductores.

Ahora, cuando hablamos de la deficiencia del tema de las fiscalizaciones -lo escuché la vez pasada, y siempre me dicen lo mismo-, nosotros logramos que el artículo 4° de la Ley N° 18.290, que fiscalizara Carabineros, que está en carretera, pero -por norma- ese artículo debe llevar 12, 14 o 20 años, ocupando un espacio y no resulta.

Creo que si queremos hacer las cosas como corresponde, recomendaría arreglar estas leyes para que funcionen, porque cuando hablamos con Conaset, en las mesas de diálogo que tenemos con Transportes, Trabajo, Obras Públicas y Justicia, porque también tenemos que ver con esa cartera, cuando se suicida alguna persona, cuando vamos presos o por cualquier otra cosa, es decir, estamos hablando de 7 ministerios que tienen que ver con la labor de los conductores.

Por eso es importante relacionarse y conversar entre sí, pues no conversan entre sí. Por ejemplo, cuando fiscaliza el Ministerio de Transportes -esto lo he escuchado en montones de reuniones que hemos tenido-, no se controla la libreta de control de jornada de los trabajadores, tema que hemos conversado con usted muchas veces. Es que nosotros tenemos que revisar parabrisas, neumáticos y todo ese tipo de cosas. ¡Por favor! Uno podría decir que habría que cambiar algunas normas para decir que Transportes también puede fiscalizar al conductor, para saber en qué condiciones va el que lleva el timón.

Creo es una cosa importante y lo hemos venido diciendo en muchas ocasiones. Ustedes saben las conversaciones que hemos sostenido, donde hacemos presente las aéreas de descanso y muchas otras cosas que nos ocurren, pero siempre la respuesta es la misma: esto le corresponde a Transportes, a Trabajo, a Obras Públicas, y, así sucesivamente, nos vamos quedando pegados y conversando los mismos temas durante muchos años porque la ley no es capaz de resolverla.

El Estado necesita una estructura para que tengamos soluciones verdaderas. Por eso me alegré cuando los vi la otra vez hablando respecto del tema de los buses interurbanos. Mire qué importante, y dije iba a pedir una entrevista para contar este tema, porque además de Transportes y de Trabajo, faltan otros ministerios, como, por ejemplo, el de Obras Públicas. Debe estar porque tiene mucho que ver donde desarrollamos nuestra actividad.

Por eso felicito a la comisión, porque creemos que hay que hacer cambios, lo cual venimos diciendo desde hace mucho tiempo.

Hemos acudido con los empresarios a hablar que necesitamos cambios y conversar entre los distintos ministerios: Transportes, Obras Públicas, Trabajo, etcétera, que son entes importantes que se relacionan al trabajo que realizamos los conductores, tanto de buses como de camiones. Ahí es donde queda trancada la pelota, como se dice vulgarmente. Por lo tanto si no se arregla eso, el trabajo de estas comisiones será ineficiente. Sanciones para los conductores, pero no viendo cómo se realiza. A veces, con respeto digo, si el Parlamento no tuviera la Secretaría, una oficina donde funcionar, sería ineficiente el trabajo de los senadores y diputados.

Los trabajadores también necesitamos una asesoría para desarrollar nuestra actividad, por eso peleamos por la profesionalización de la licencia de conducir.

Todos los cambios que hemos realizado para desarrollar bien nuestra actividad están en el cuaderno. Creo que es importante.

En cuanto al tema del control de la jornada, si lo tiene a bien señora Presidenta, Rosita es la persona que ha participado en distintas reuniones.

La señora **CARVAJAL**, doña M^a Loreto, (Presidenta).- Tiene la palabra la asesora jurídica del sindicato, a fin de tener el contexto en este punto y poder generar luego las preguntas que deseen.

La señora **OLIVARES** (doña Rosita).- Señora Presidenta, soy el apoyo jurídico de Fenasicoch. Para complementar la información que entrega don José, quiero decir que, como federación, nos ha tocado participar en diversas instancias de mesas de diálogo respecto del transporte interurbano de pasajeros. Creo que llevamos desde el año 2010 dialogando respecto de los factores que inciden en el riesgo y en la seguridad vial de los conductores y los usuarios del transporte.

Al respecto, efectivamente existen resoluciones emanadas desde el Ministerio de Transportes y del Ministerio del Trabajo, y como dice don José: es importante que se puedan unir las autoridades o los organismos del Estado para resolver materias que tienen que ver con la seguridad vial.

En ese sentido, por ejemplo, en Trabajo tenemos el control de la jornada de los conductores de buses, en el cual hemos detectado que existe multiplicidad de razones sociales en

una empresa de buses. Tenemos una empresa X y pueden tener ocho razones sociales.

¿Qué es lo que ocurre? Que tanto el control de la tarjeta como la conexión al sistema son por razón social. Eso significa que me conecto con la razón social 1, cumplo mi jornada de trabajo, termino mi turno de 10 días y de los días que indica la resolución. Luego, voy y me conecto, en mi tiempo de descanso, con la otra razón social, de la misma empresa, y no descanso. Entonces, podemos decir que existe una irregularidad en esa materia.

Ahora bien, ustedes me indicarán por qué los conductores permiten estas cosas, porque esto surge de lo ocurrido no solo con el tema de la seguridad vial en general o de los accidentes de tránsito, tenemos "Línea Azul", que a nosotros nos alertó muchísimos el hecho de que hubiera una revisión técnica que no concordara con el tema del equipo.

Estuve con los dirigentes de "Línea Azul", durante mucho tiempo en distintas reuniones y ellos señalaron a las autoridades, en reiteradas oportunidades, las irregularidades que existían. Y, lamentablemente en ese sentido las organizaciones sindicales nos sentimos poco escuchados cuando los dirigentes reclaman esta situación por las autoridades competentes en fiscalización.

En ese sentido, la dirigencia sindical de "Línea Azul", manifestó irregularidades y no los escucharon. Ahora, ¿por qué los conductores acceden? Porque los conductores, como decía don José, la gran mayoría no cotiza por el total. Es un verdadero esclavo del bus. En periodos *peak*, como se le llama, un conductor puede estar con una remuneración sobre el millón de pesos, porque la venta de pasajes se nota. Uno ve los terminales llenos y son buenas las "lucas" para los

trabajadores, pero ese trabajador no puede tomar licencia médica y no puede hacer uso de vacaciones porque le imponen por 400 mil pesos.

Entonces, ¿qué significa eso? Que cuando ese trabajador quiere denunciar estas materias, pasa, lo que nosotros les llamamos, a la "lista negra". Hay personas que reclaman y nunca más se vuelven a subir a una empresa de transporte de buses. Por tanto, se coarta la libertad de empleo del trabajador que quiere trabajar de manera segura en el transporte. Además, sin exponer a las personas que lleva en la máquina.

La resolución de la Dirección del Trabajo es poco clara respecto del inicio del descanso de los conductores, porque el conductor llega, por ejemplo, a la 1 de la mañana y tiene una cantidad de días que son por horas, también en materia de trabajo. Y se les otorga el descanso. No es como el trabajador que sabe muy bien que el inicio de su jornada de descanso es a las 21:00 horas del día sábado y termina a las 06:00 de la mañana del día siguiente hábil. Acá no, es por horario, llega a la 13:00 horas y cuatro días después se presenta a las 13:00 horas se presenta al trabajo; llega a las 19:00 horas y a esta hora de la tarde se presenta al trabajo. Es decir, ¿en qué momento ese trabajador hace uso del descanso de su turno saliente? ¿Cuándo realmente empieza su descanso?

Eso tampoco queda claro en la Dirección de Trabajo y en la resolución.

También tenemos el caso de la naturaleza jurídica de la conducción. Vemos con preocupación, y creo que las estadísticas lo están señalando, es el tema de la informalidad.

La informalidad no solamente afecta a las personas que realizan otro tipo de actividades, pues el transporte también se está viendo afectado con la informalidad. Tenemos el caso del arriendo de buses y de camiones.

¿Cuál es la naturaleza jurídica de esos contratos? ¿Cómo se permite eso, si estamos hablando de buses que transportan a muchas personas?

Ese conductor es como el típico conductor que arrienda un colectivo o un taxi, sale a trabajar y paga una cuota diaria, pero aquí estamos hablando de 40 personas que están siendo transportadas.

Es una situación preocupante, porque los casos han aumentado. Los tenemos en el transporte de carga y en el transporte de pasajeros.

Para finalizar, en cuanto al artículo 25 del Código del Trabajo, respecto del transporte interurbano de pasajeros, los tiempos de espera no están siendo contabilizados.

Como dijo don José, tenemos trabajadores que inician su jornada a las 12 del día y recién marcan a las 15 horas. No se contabilizan los tiempos de espera a bordo de la máquina.

Eso está en el Tribunal Constitucional, acogió el precepto de que hay un tema inconstitucional. Hay un proyecto ingresado al Congreso Nacional que resuelve esta materia, depende del Ministerio de Hacienda, que tiene que dar el visto bueno para efectos de continuar, porque no se puede señalar en el proyecto de ley algo que tenga que ver con el tema de dinero.

A grandes rasgos, eso es lo que podemos señalar.

Me quedaría con la posición en que se encuentra el conductor de buses interurbanos. Su posición es muy débil frente al empleador y por eso hay cosas que quedan ocultas.

Insisto, aquí hay varias razones sociales. Nosotros hace años propusimos en una mesa de diálogo que el conductor... Hoy existen los elementos tecnológicos. La ministra de Transportes y Telecomunicaciones señaló durante la sesión anterior la cantidad de avances que tenemos en materia tecnológica.

Por ejemplo, ¿por qué no se utiliza la cédula de identidad si hay códigos para identificarse en la máquina? ¿Por qué el Ministerio del Trabajo no señala lo relacionado con la subcontratación y la unidad económica? ¿Por qué no la señala en el transporte de buses en materia de seguridad vial?

Si el conductor va a marcar, se va a registrar con una razón social, y no va a descansar, pues va a marcar con la otra razón social, ¿de qué seguridad estamos hablando?

Ahora, se dice que el trabajador tiene amplia libertad en su descanso para hacer otras actividades económicas.

Esa fue la respuesta que recibimos cuando propusimos que el trabajador quedara bloqueado, que no pudiera ingresar a ninguna máquina, porque tiene que cumplir con su descanso. Pero nos dijeron que no, porque él tiene plena libertad de decidir si sigue trabajando.

Si quiere vender sopaipillas, que lo haga, no tenemos problema, pero nuestra preocupación es que ese conductor vuelva a subirse a un bus y no realice su descanso.

También está lo relacionado con la renta efectiva. El transporte de pasajeros ya debe contar con renta efectiva;

debe transparentar las remuneraciones de los trabajadores, pues continuamos con trabajadores esclavizados en las máquinas.

Señora Presidenta, esa es la panorámica que puedo aportar en esta sesión.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Muchas gracias.

A través de las distintas intervenciones se ha manifestado una cuestión que también hemos observado, que es la falta de un elemento normativo-regulatorio respecto de los conductores. Esto es algo que se viene hablando desde hace mucho tiempo a propósito de la mesa y de otras demandas.

Ahora, ¿tenemos claridad sobre el número de conductores y de cuántos buses circulan diariamente en el país?

¿Coincide el cruce entre las habilitaciones y los buses? ¿Se exige un registro de conductores? ¿Cuál es el universo de trabajadores, conductores y auxiliares? ¿En qué condiciones operan actualmente?

Además, ¿qué competencia le corresponde al Ministerio del Trabajo y Previsión Social respecto de la fiscalización?

¿Qué responsabilidad podría tener el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sobre la materia?

Les pido un diagnóstico sobre esos puntos.

Tiene la palabra el señor Francisco del Río, en representación de la Dirección del Trabajo.

El señor **DEL RÍO**.- Señora Presidenta, en cuanto a su última consulta, se trata de alrededor de 4.000 buses, con un parque de conductores y auxiliares de cerca de 10.000.

Esa es la cantidad aproximada, sin perjuicio de que hagamos llegar la cantidad exacta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Sería importante, porque si hay conductores que tiene doble o triple jornada con personas jurídicas distintas, a propósito de los distintos RUT que tiene una empresa, eso puede generar un vacío respecto de la importancia que tiene el elemento humano en la conducción del transporte de pasajeros. Evidentemente, es un punto a resolver o al menos observar.

Puede continuar, señor Del Río.

El señor **DEL RÍO**.- Señora Presidenta, en nombre del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, junto con Luis Espinoza, encargado de la mesa tripartita de Transportes, me voy a referir a dos cosas. Primero, el marco jurídico en que desarrolla la actividad el conductor de buses interurbanos; segundo, sobre lo que se ha avanzado en la mesa de transporte y los temas que se están tratando en ella.

Las jornadas en el Código del Trabajo, dependiendo del tipo de contrato, pueden ser de cuatro especies. Está la jornada regular de cualquier trabajador, 45 horas semanales, distribuidas en cinco o seis días. Esa es la jornada que se aplica por *default*, en términos generales.

Hay un segundo tipo de jornada, que es aquella que dice relación con actividades que no pudiendo encuadrarse en las 45 horas semanales, distribuidas en cinco o seis días, tienen una jornada especial junto con otros acápite especiales. Es lo que se llama los contratos especiales, donde se encuentra el contrato de trabajadora de casa particular, el contrato de trabajador agrícola, futbolistas

profesionales, donde se entiende que el descanso dominical no es aplicable; artistas, tripulantes de vuelo, en fin.

Un tercer tipo de jornada es aquella jornada excepcional autorizada por la Dirección del Trabajo. Es decir, un empleador que señala que en el Código del Trabajo, tanto la jornada de trabajo como los descansos dominicales y su distribución no cuadra con su actividad, por ejemplo, porque se dedica a la actividad minera o a la construcción, que se trata de jornadas extensas, de siete por siete, en fin, entonces se solicitan esas jornadas a la Dirección del Trabajo, la que señala que si hay acuerdo con sus trabajadores y tiene resguardo de condiciones de seguridad y de salud, se autoriza la jornada por tres años o por lo que corresponda.

Un cuarto tipo de jornada son las llamadas jornadas especiales, que no responden a un contrato especial, sino a trabajadores incluidos en el Libro I del Código del Trabajo. Se trata de trabajadores regulares, pero su jornada es de carácter especial por la naturaleza de las actividades que desarrolla.

Es aquí donde nos encontramos con los conductores de buses interurbanos, conductores de transporte de carga, ferrocarriles y varios otros sectores.

¿Qué señala el artículo 25 del Código del Trabajo? Dado que en la actividad de la conducción confluyen normas de tránsito y normas laborales, tienen una jornada especial que no se mide por las 45 horas semanales, sino por un total de 180 horas mensuales.

Estas 180 horas mensuales, que significa un promedio de alrededor de 42 horas semanales, implica que una persona puede distribuir esas 180 horas en 30 días, sin la

distribución semanal que obliga el Código del Trabajo al resto de los trabajadores, y no se puede pasar de ahí. Sin embargo, estos trabajadores tienen adicionalmente horas de descanso, pero como su jornada es especial y a veces el traslado de pasajeros a una localidad es muy distinto en tiempo, por ejemplo, ir a Talca o ir a Puerto Natales, también se regulan los descansos. Pero los descansos no se regulan como en el resto del Código del Trabajo, sino en base a dos criterios:

Uno, en función de las horas de conducción, y ahí nos enlazamos con la ley de Tránsito, en cuanto a que no se puede conducir más de 5 horas continuas. En esa jornada, corresponde, al menos, un descanso de dos horas. Si el traslado dura menos de cinco horas, corresponde el proporcional a las dos horas. Por ejemplo, si el traslado dura dos horas y media, corresponde una hora de descanso. Esto, en términos del marco jurídico.

Si la jornada ha involucrado más de ocho horas, al llegar al terminal tengo un descanso obligado de ocho horas continuas.

Ahora bien, como no se puede conducir más de cinco horas continuas, en los traslados en que se exceda las cinco horas, se tiene que llevar tripulación reforzada. Como veremos más adelante, ahí hay otro punto crítico.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).-
¿Desde cuándo es esa normativa; del 80?

El señor **DEL RÍO**.- Diría que de antes. Es muy antigua y se ha ido parchando con algunos artículos y con algunas resoluciones de carácter administrativo.

Ahora, tercera característica de estos trabajadores: qué son los tiempos de espera.

Resulta que hay períodos en que uno no podría decir que el trabajador está prestando servicios propiamente tal, no está conduciendo, y tampoco podría decir que está haciendo uso de un descanso. Por ejemplo, hay fallas en la ruta, demoras en el tránsito, demoras en los terminales, en fin, es un conjunto de períodos denominado tiempos de espera, porque, por un lado, no parece lógico pedir al empleador que los pague, y, por otro, tampoco parece lógico y justo pedir al trabajador que los asuma a su costo.

Por lo tanto, los tiempos de espera, para no afectar las horas de conducción, a los que se refiere la jornada de 180 horas mensuales, son tiempos que no son imputables a la jornada de trabajo, pero que se deben remunerar necesariamente, de común acuerdo con las partes.

En otros sectores, por ejemplo en los tiempos de espera en ferrocarriles, se remuneran con una base mínima de 1,5 ingresos mínimo correspondientes al valor hora, en fin. Pero se remunera obligadamente esos tiempos de espera.

Entonces, tenemos que la jornada de estos trabajadores es especial, porque no responde a 45 horas semanales distribuidos en cinco o seis días, y siendo dentro de esa especialidad, se compone de la jornada de conducción, tiempos de espera y descanso.

El problema es que en el límite de cada uno de estos elementos es donde se produce un criterio infraccional importante, es decir, es ahí donde muchas veces se produce el abuso, el tema de las razones sociales, el tema del no marcaje, etcétera, como lo vamos a ver en un momento más.

Finalmente, sean cuales fueren las horas de trabajo, el trabajador no puede tener un desempeño por más de 12 horas dentro de un lapso de 24 horas.

Fíjense que el Código del Trabajo, en términos generales, habla de un día a la semana, en cambio, aquí se habla de 24 horas. Eso también, a veces, es un elemento de conflicto: cuándo empezaron a correr las 24 horas.

Dicho lo anterior, la distribución horaria, tanto a bordo del bus como en tierra, deberá estar acordada, y en caso de que se desarrollen turnos, deberá estar en el reglamento interno, y es ahí donde muchas veces nos encontramos con aspectos de informalidad que son superrelevantes, porque lo que se hace en la realidad no necesariamente corresponde a los instrumentos que sustentan la relación laboral, ni en el contrato ni en el reglamento interno.

La resolución N° 318, de 2014, modificada por otro instrumento similar de 2019, establece el sistema obligatorio de registro y control, las horas de trabajo en los descansos para el personal, tanto de choferes como auxiliares.

Esto consta de varios elementos: un dispositivo de registro, con una impresora, una pantalla, un sistema de registro de posicionamiento satelital; el dispositivo de identificación para el trabajador, que impide que otra persona marque en vez de él; una unidad de almacenamiento de información y un sistema de presentación de información para diversos usos, sea de reclamos del propio trabajador como de fiscalización de la Dirección del Trabajo. Es un instrumento que debe estar permanentemente al día con un registro de, al menos, 31 días de jornada y a disposición tanto del fiscalizador como de los trabajadores.

Finalmente, los objetivos de este sistema de marcación son transferir datos, almacenarlos y leerlos, porque este sistema equivale a un reloj control, en el caso de un trabajador que va a una empresa común y corriente, con un domicilio fijo que no se mueve. Por lo tanto, cualquier reclamo de infracción de jornada necesita tener estos antecedentes y hacen plena prueba en eso.

Ahora bien, ¿qué se marca? Se marca el inicio de la jornada, que no es necesariamente el inicio de la conducción, porque puede iniciarse la jornada, probablemente, hasta con un tiempo de espera; el inicio de la conducción, el inicio del descanso de conducción - después de cinco horas tienen derecho a un descanso de dos horas, eso debe marcarse, y si estoy en ruta, hay un dispositivo, tanto en el móvil como un dispositivo en tierra para marcar el inicio de la jornada; es decir, hay dos sistemas de marcaje, un sistema con dos terminales-, y el término de la jornada. Esos son los cuatro elementos clave, entre los cuales debemos buscar dónde está la falla.

Finalmente, el auxiliar tiene más o menos el mismo sistema de jornada.

¿Cuáles son los elementos críticos?

Llevo mucho tiempo en el Ministerio del Trabajo, he pasado por muchas mesas del transporte, conozco a José hace mucho tiempo, y siempre los temas que han dado vuelta -como decía él-, precisamente, son el tema de dispersión de la fiscalización, las dotaciones insuficientes -hay un déficit grande y eso explica el exceso de jornada en los períodos *peak* en verano-, los descansos previos incumplidos; la somnolencia; la falta de concentración y, por ende, una elevación del riesgo de accidente enorme; la sobrejornada

en épocas de mayor demanda, sobrejornada que se puede producir, por ejemplo, a través de fraudes, pero el problema es que está resuelto en otra parte del Código, en la ley de Subcontratación, eso es una simulación de contratación, no tener un empleo, y el control de la jornada, cómo se controla.

En este sistema el control de la jornada viene desde la informalidad histórica. Antiguamente, la jornada no se controlaba, se conducía no más. Después, se implementó la libreta, pero en la libreta se podía hacer lo que se quería. Hoy cada vez son más complejos y más difíciles de implementar sistemas que den veracidad y que cumplan los elementos de certezas las partes requieren.

Entonces, estos temas y especialmente las incidencias en áreas de seguridad y salud, que es lo que nos ocupa, son los que han sido tratados por la mesa del sector que ha podido liderar en diferentes épocas el Ministerio del Trabajo, y sobre sus principales conclusiones quisiera que se pudiera referir Luis Espinoza, por favor.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Le agradecemos la intervención a don Francisco del Río.

Le ofrezco la palabra a Luis Espinoza, para que nos dé a conocer cuáles han sido las principales propuestas y los alcances que ha tenido esta mesa tripartita.

El señor **ESPINOZA**.- Buenas tardes, señora Presidenta, señores diputados y asistentes.

Soy coordinador nacional de la mesa de trabajo de seguridad y salud del trabajo en el transporte interurbano de pasajeros y, también, coincidentemente, en la de

transporte de carga. De hecho, en ambas mesas tenemos como contraparte a la Sitrach, por parte de los trabajadores.

Por su intermedio, señora Presidenta, saludo a don José Sandoval, con quien nos ha tocado trabajar mucho estos temas, y también a su asesora, que ha sido parte fundamental de los diagnósticos que podemos tener hoy como Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

Adicionalmente, queremos hacernos cargo de una de las preguntas respecto de algunas estadísticas y del número de conductores que existe.

El transporte de carga y el de pasajeros son rubros que tienen, en general, muy poca estadística dura, pero hay un estudio que puede ser muy ilustrativo respecto de cómo se configura la industria. Se trata de un cuaderno de investigación que hizo la Dirección del Trabajo el 2013, a través de la socióloga Gabriela Morales, en el que se indica que un estimado de 14.000 personas se desarrolla en el rubro de transporte interurbano de pasajeros, de los cuales cerca de 13.000 corresponden a auxiliares y conductores. Esto, desde el punto vista formal y con estadísticas recopiladas hasta el 2013.

Sin duda, podemos hacerles llegar este estudio, el cual podría contextualizar el quehacer de esta Comisión.

En segundo lugar, estas mesas de trabajo son dos iniciativas que recogen las inquietudes de trabajadores y empresarios. En ese contexto, desde septiembre pasado tenemos funcionando una mesa tripartita, siguiendo las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo, que reúne a los principales actores de la industria y a los organismos gubernamentales que tienen

relevancia respecto de la seguridad y salud en el trabajo, en el mundo del transporte interurbano de pasajeros.

El objetivo de esa mesa es generar una instancia propositiva, con representatividad de los estamentos involucrados en el sector del transporte interurbano, que permita dialogar, elaborar, concluir y entregar un conjunto de propuestas a la autoridad para hacer frente a los desafíos que presenta la modernización del transporte interurbano.

Como comenté, esta mesa nace a propósito de algunas inquietudes que manifiestan la industria y los trabajadores.

En el caso puntual de los trabajadores, se venía realizando un trabajo desde mayo de 2018, en el que diversos representantes de sindicatos, particularmente trabajadores de la empresas Pullman Bus, Turbus y de algunas empresas asociadas al transporte internacional de pasajeros nos hicieron ver que la legislación laboral estaba atrasada y que, circunscribirse a un mero artículo del Código del Trabajo, no era suficiente, atendida la realidad de la industria que, además, presenta complejidades dada la naturaleza económica que hoy están viviendo.

Muchos de los trabajadores nos plantearon, particularmente aquellos vinculados a recorridos de larga distancia, es decir, aquellos que están con más de 400 kilómetros o que viven del transporte internacional, que habían visto disminuir sus remuneraciones, producto de la baja en los pasajes aéreos y que esa era una contingencia que les preocupaba.

También señalaron que había una suerte de competencia desleal, si uno lo quiere llamar de alguna manera, en los términos de ellos, fomentada por el Estado al aplicar más beneficios a los pasajes de avión versus los de esta industria, que había sido, clásicamente, la que había transportado a los pasajeros por Chile.

También nos manifestaron la necesidad de modernizar esta industria a través del tema laboral, y nos pusieron como referencia dos proyectos de ley: uno que presentó en su minuto el entonces diputado Ramón Farías y otro de la entonces diputada Denise Pascal, referentes a la modernización del artículo 25 bis del Código del Trabajo.

A su turno y paralelamente, se acercaron representantes del mundo del transporte de carga, particularmente don José Sandoval, también con algunas expectativas respecto de las modificaciones al artículo 25 bis, que es el que se refiere al transporte de carga y a la necesidad de su modernización.

En ese contexto, durante el primer gobierno del Presidente Sebastián Piñera, se hizo estudio de una resolución, que acaba de citar Francisco del Río, la resolución N° 318, que es la que regula el control de jornada y que se empezó a aplicar desde abril del 2014, la cual también requería de una actualización, porque, tal como comentó Francisco, en una primera época no se controlaba nada, después estaba el tema de la libreta, luego el tema de la famosa tarjeta de identificación, con la que donde también se producía algún tipo de fraude, y se necesitaba actualizar algunos medios tecnológicos de manera de unificar ciertos criterios.

En tal virtud, se creó una mesa de trabajo, en la Dirección del Trabajo, liderada por profesionales, en la que también estuvieron presentes el Ministerio de Transportes y representantes de la industria. En este caso, por el diseño de la mesa, no se tuvo a la vista la opinión de los trabajadores.

De esa manera, se llegó a la resolución N° 154, la cual entró en vigencia en febrero del 2019, pero que tuvo un período de marcha blanca extendido, por lo que va a entrar finalmente en vigencia en el transcurso del presente año, el 2020, precisamente porque hay inquietudes que los trabajadores y los empresarios nos están haciendo llegar y, evidentemente, abiertos a una política de diálogo que hay desde Ministerio del Trabajo y Previsión Social, estamos sujetos a perfeccionar ese tipo de norma.

Los ejes temáticos que tenemos en esta mesa están dirigidos, fundamentalmente, a seguridad y salud en el trabajo, temas que pusieron sobre la mesa trabajadores y representantes del empresariado.

En primer lugar, la prevención...

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Me permite? Dado el poco tiempo, tal vez debemos concentrarnos en las conclusiones generales. Nos interesa conocer los avances de la mesa sobre los temas en los que están trabajando.

El señor **ESPINOZA** (don Luis).- En términos muy generales, está la prevención de la accidentabilidad y el rol de los comités paritarios; las medidas preventivas para el consumo problemático de alcohol y drogas, que es una temática que también nos pidieron los trabajadores poder trabajar y las medidas preventivas en temáticas de prevención de

enfermedades de transmisión sexual. En los ejes temáticos de legislación, están la revisión del artículo 25 del Código del Trabajo; las coordinaciones con el Ministerio de Transportes y Carabineros de Chile para efectos de la fiscalización; la efectividad del rol de la Dirección del Trabajo y, en este contexto, los comentarios a la aplicación del dictamen N° 154 de la Dirección del Trabajo, y la capacitación de postulantes y demanda de nuevos trabajadores. En ese contexto, el Sence puso a disposición más de 4.000 cupos para licencias A3, que es uno de los requerimientos más importantes de la industria por el déficit de trabajadores, particularmente de conductores, que también influye en los temas de seguridad.

Hasta la fecha, la mesa de trabajo ha realizado cuatro sesiones. Todavía se está elaborando el diagnóstico de esta mesa, y esperamos retomar esta instancia de participación ahora, en abril, porque los trabajadores y la industria, atendida que la época estival es el período más alto, decidieron posponer su aplicación hasta abril.

¿En qué temas nos vamos centrar? En la prevención de accidentes del trabajo; en el rol de las mutualidades -no solo con ellos, sino también con el transporte de carga-, y en la modificación al artículo 25 del Código del Trabajo, particularmente en la jornada laboral.

Esos son los temas que estamos tratando.

Hay varias instituciones públicas que están colaborando en esta mesa, partiendo por las subsecretarías del Trabajo y de Previsión Social, y la Superintendencia de Seguridad Social de parte del ministerio, que es una de las instancia que para el tema de la accidentabilidad es más importante en el ámbito del transporte interurbano de pasajeros.

Desde el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, podemos hacerles llegar las actas de las sesiones que realicemos en el futuro, cuando estemos en pleno funcionamiento, con las instancias y los acuerdos que se vayan adoptando.

Por otra parte, quiero reconocer a la institución que representa don José Sandoval, porque estas mismas temáticas tienen su espejo respecto del transporte de carga, y ya hay un acuerdo y el interés del Ejecutivo de patrocinar un proyecto de ley para la modificación del artículo 25 bis, el referente al transporte de carga.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Agradecemos a don Luis Espinoza su intervención.

Tiene la palabra la diputada Jenny Álvarez.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señora Presidenta, quiero hacer una reflexión. Rosita (Rosa Olivares) me decía dijo que vienen participando en mesas de trabajo desde el 2010 o 2012; por mi parte, he participado en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones desde el 2014, incluso fui su presidenta, y resulta que este informe -con mucho respeto lo digo- es más de lo mismo que siempre hemos escuchado, y siento que no avanzamos en lo concreto.

Podríamos decir que se hacen enormes esfuerzos por fiscalizar, cosa que dio a conocer la misma señora Paula Flores que ha estado varias veces con nosotros. Sin embargo, cuando en esta comisión investigadora hemos recibido a los familiares de las personas que han muerto en estos accidentes de tránsito en buses de empresas de transporte interurbano, nos preguntamos por qué todo esto no tiene un efecto real en salvar vidas. Lo digo por el último accidente, que es una de las razones por la cual

precisamente se creó esta comisión: el accidente del bus de la Línea Azul.

Incluso, llegó una agrupación de familiares de víctimas de accidentes de Turbus, o sea, llegó a formarse una agrupación a nivel nacional de víctimas que han muerto en accidentes de tránsito.

Entonces, si el día de mañana todo esto fuera efectivo, sería un alivio para todos los que usan el transporte público interurbano y también para los conductores, porque trabajamos mucho en el tema de los camiones. Íbamos avanzando bastante bien y, de repente, todo el trabajo de estas mismas mesas, con anterioridad, se vio menos efectivo.

Por otra parte, está el tema de que los conductores no tienen zonas de descanso y muchas otras situaciones que no se han ido aclarando ahora ni el período anterior respecto de cuáles son las deficiencias.

Ahora tenemos claridad, porque tuvimos que llegar a una comisión investigadora debido a la cantidad de gente que muere por las paupérrimas condiciones en que se encuentran estas máquinas -tenemos pruebas de ello-, y por lo mal que lo pasan los propios conductores de los buses de transporte interurbano cuando van con algún desperfecto mecánico y, a pesar de ello, son obligados a volver a las rutas. Por eso existe la famosa "lista negra", como nos han dicho.

Por lo tanto, como tenemos un problema serio, debemos ser más drásticos en cómo buscar soluciones para enfrentar este problema; cómo sacamos estas máquinas que están malas y no pueden circular, ya que los conductores no pueden hacer nada al respecto. Ellos saben que salen arriesgando sus

vidas y la de las 40 personas que tienen que llevar a un destino en estas rutas.

La verdad es que esta situación es preocupante, por lo que queremos que realmente tenga efecto el poder estar en esta comisión. Es la esperanza de muchos de los familiares que imagino nos están viendo y que han estado acá, quienes sienten el dolor de la pérdida y, además, el dolor de que no se haga justicia al respecto, de que haya impunidad con ciertas empresas que han dado muestras de abuso, de ineficiencia y de mal servicio; máquinas que en apariencia están perfectas mecánicamente pero que nos dieron datos, información que, en verdad, genera miedo subirse al transporte interurbano, principalmente de la empresa Turbus.

Por lo tanto, tenemos una enorme responsabilidad. Tenemos la esperanza puesta en el Ejecutivo para abordar estos temas, pero de forma real, porque no queremos que sigan muriendo más personas que usan el transporte público.

Obras Públicas también tiene una responsabilidad, porque nuestras carreteras no son de lo mejor y nuestros camioneros no tienen zonas de descanso.

Son muchos los temas, por eso valoro el trabajo de la mesa tripartita que lleva mucho tiempo trabajando en esto - desde mayo, aproximadamente-, por lo que hago un llamado para que hagamos efectivos todos los acuerdos. Tenemos que ser eficientes en ese sentido.

Gracias, señora Presidenta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Muchas gracias, diputada Jenny Álvarez.

Lo que ha dicho la diputada, quien además fue Presidenta de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, no solo tiene mucho de sentido común, sino que da cuenta de realidades que hoy hacen la distinción entre la vida y la muerte. Ese es el punto.

Esta comisión se creó a propósito de un accidente que provocó la muerte de personas y no es una excepción, sino un continuo; no solo hay que mirar la cifra de las personas que han fallecido, sino también -hago el punto respecto de los conductores, que muchas veces pierden su vida en este tipo de accidentes- en la cantidad de lesionados, a propósito de los accidentes de tránsito.

En nombre de la comisión, doy la bienvenida a la ministra, doña Gloria Hutt, a quien agradezco su presencia.

El trabajo de esta comisión se genera justamente mirando las probables -materia de este estudio- responsabilidades de un Estado que debe garantizar un buen servicio.

Si uno mira que hay una legislación desde hace más de 40 años, cuando se decreta una resolución de 2014, a propósito de lo que aquí señalaba el encargado de la mesa tripartita. Pero, en definitiva, lo que sigue ocurriendo es que no hemos sido capaces como país de generar, de cierta manera, una normativa estricta, rigurosa, que genere seguridad en el elemento que para mí es esencial, cual es el elemento humano.

Cuando se sindicó a alguien que transporta por las vías públicas con aportes del Estado, con la responsabilidad del Estado detrás, no solo de las responsabilidades políticas que pudieran tener, por ejemplo, los seremis o las responsabilidades técnicas de a quién otorgamos la competencia para que verifique que las máquinas estén bien

para circular y que los documentos sean efectivamente reales, etcétera, hay una cadena de elementos que corren del lado nuestro. Me refiero más bien del lado del Estado, es decir, que un ciudadano común y corriente que compra un pasaje no tendría por qué tener el deber de verificar todos estos temas.

Sin embargo hoy, al parecer, el sistema nos convoca a que tengamos que meternos más allá de lo puramente evidente, porque no hemos sido capaces de generar ni dar resultados eficaces para limitar, prever, sancionar y menos fiscalizar, a propósito de todo lo que tenemos.

Solo hago este punto, porque es cierto.

Ahora bien, creo que todos tenemos el ánimo de modificar esto, el punto es desde cuándo lo comenzaremos a hacer, porque aquí también se señala que hay empresas que tienen multirut o rut diferentes y que, además, tenemos choferes que están a cargo de 40 personas y que efectivamente cumplen dos o tres jornadas, porque tampoco tenemos un estatuto que regula el sueldo mínimo en estas materias, el cual va a depender de la oferta y la demanda, de cuántas horas estoy arriba del bus.

Entonces, en general, se ve que existe una dispersión muy grande que lleva absolutamente a la inseguridad, en todo ámbito.

Creo que no hay nadie en esta mesa ni autoridad alguna que quiera que esto siga ocurriendo. Por lo tanto, es muy importante conocer cuál es la visión del ministerio, de los trabajadores y de los usuarios.

Aprovecho de felicitar a la ministra, por el caso de Línea Azul; pero cuántas empresas hoy están haciendo lo

mismo, cuántos seremos están a la cabeza para generar y poder otorgarse más competencias de lo que estrictamente exige la ley, a propósito de un objetivo tan ético: impedir que las personas fallezcan cuando tenemos este tipo de situaciones.

Por lo tanto, creo que eso es bueno poner este tema sobre la mesa, con el ánimo positivo.

Por último, preguntar a la señora ministra si ustedes, como parte integrante del ministerio, observan si pronto, o a corto plazo, vamos a tener cambios que generen mayor seguridad, porque como dijo la expresidenta de la comisión de Transportes, si hoy miramos lo que hemos planteado en esta Comisión, la sensación de inseguridad es de tal magnitud que, lamentablemente, uno lo pensaría dos o tres veces.

Nosotros somos ciudadanos privilegiados porque podemos elegir entre viajar en tren, en auto, tomar un avión, etcétera, pero hay gente que lisa y llanamente no tiene otra opción.

Entonces, estamos generando seguridades que parece ser - no quiero ser enfática, pero ese puede ser el resultado que tengamos en la comisión- que no están dando las garantías suficientes.

Desde el punto de vista legislativo, ¿sobre qué base podemos avanzar para que, en conjunto, en forma coordinada, sistemática y ojalá muy decisiva, podamos hacernos cargo de esto? Obviamente, la gente espera que no hagamos más de lo mismo, como dijo la diputada.

¿Qué pasa con los auxiliares? ¿Qué pasa con la pesquisa que señalaban, cuando hay conductores que trabajan con jornada doble o triple? ¿Existe capacidad para detectar aquello?

Tiene la palabra el asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco del Río.

El señor **DEL RÍO**.- Señora Presidenta, no podría estar en desacuerdo con ninguna de las palabras, puntos o comas que han expresado tanto usted como la diputada Jenny Álvarez. Es un tema que se arrastra desde hace mucho tiempo, y la modernización de las flotas no dice relación con la modernización en la profesionalización de la actividad.

Creo que este tema tiene claroscuros y, efectivamente, aquí hay una política pública pendiente, es cierto. Creo que hay puntos en los que se puede avanzar notablemente. Por ejemplo, yo asistí a la exposición que hizo el jueves pasado la señora ministra, la encontré muy completa, creo que se puede avanzar bien en todo lo que diga relación con la fiscalización del Ministerio de Transportes y están los medios para hacerlo.

Creo que existe un terreno en que se puede avanzar, que es el de racionalizar la fiscalización que proviene de diferentes entes, como el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y Carabineros de Chile. Es el mismo problema histórico que tenemos con la fiscalización de los puertos, en que intervienen la Dirección del Trabajo, los servicios de Salud y la autoridad marítima. En ese ámbito, siempre hemos tenido una zona gris de competencias que nos impide llevar adelante un buen servicio.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A juicio de ustedes, ¿se debería centralizar la fiscalización y coordinarla de una manera diferente? ¿Cuál sería la salida?

El señor **DEL RÍO**.- Señora Presidenta, nuestra opinión es que sí se puede avanzar en mejorar la fiscalización, bajo el criterio de unificar, y en algunos casos se podrá ir más

allá de la unificación. Probablemente, en temas regionales se podrá ir más allá en la unificación.

Lo que no puedo dejar de decir, y en eso ni siquiera nos coordinamos previamente con el Ministerio de Transportes, es que este es un problema multifactorial. Cuando tenemos una actividad que moviliza a gran parte de la población en fines de semana, en fines de semana largos y en vacaciones, y sin embargo tenemos un déficit de casi 14.000 conductores, el comportamiento social, natural y obvio es infringir la ley, es buscar cualquier artilugio para que una persona conduzca veinte horas diarias. Es un problema multifactorial asociado a la falta de conductores.

Probablemente hay dos pilares. Uno de ellos es la capacitación, la falta de escuelas y de simuladores suficientes, y el tema remuneracional. El tema de la subdeclaración remuneracional atraviesa montones de actividades: la agricultura, el trabajo de casa particular, los temporeros, los forestales. Sin embargo, acá es mucho peor porque los trabajadores están mucho más sujetos a licencias médicas y simplemente no se las pueden tomar. En tales casos, siguen trabajando en condiciones de alto estrés.

Entonces, es un círculo que no podemos parar, pero lo que quiero expresar con esto, porque no quiero ser temerario ni soberbio, es decir: "Mire, diputada, la solución está aquí y acá, y hacemos esto y esto". Este es un tema multifactorial.

¿Por qué el tripartito de la mesa? Porque hay una responsabilidad grande de las empresas, hay una responsabilidad importante en lo que cabe a los trabajadores, que muchas veces se ven obligados a... y una responsabilidad importante que debe tomar el servicio

público es mejorar la fiscalización, pero eso es multifactorial.

Cuando parto de una actividad en que no hay suficientes personas para cumplir las funciones asociadas a ella, estoy partiendo con un problema superestructural, porque, si sinceráramos y liberáramos el cumplimiento al ciento por ciento de las jornadas de trabajo de todos los conductores, no quiero imaginar cuánta gente se quedaría sin viajar. Entonces, no se trata de lo uno ni de lo otro, pero debemos considerar eso para avanzar en una solución.

Efectivamente, aquí hacen falta más conductores, y ese es el gran origen de las infracciones de jornada. ¿Se puede avanzar en fiscalización? Sí, se puede hacer. Todo lo que ha avanzado el Ministerio de Transportes en materia de fiscalización técnica de los buses, etcétera, es importante, como expresó la señora ministra el jueves, y creo que eso sí ha salvado vidas.

Los auxiliares siguen el mismo régimen que expliqué con respecto al artículo 25 bis del Código del Trabajo. Es una jornada especial compuesta de jornada de conducción o a bordo -en el caso de los auxiliares, a bordo-, descansos y tiempos de espera.

El auxiliar también está sujeto muchas veces al tema infraccional, mediante otra razón social o cualquier otro subterfugio, como el falseo de los marcajes, a trabajar sobrejornada, lo que probablemente se paga de manera informal, en negro, pero el régimen de los auxiliares es el mismo, ya que el artículo 25 bis se aplica tanto a unos como a otros.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Contrato y fiscalización de jornada de trabajo?

El señor **DEL RÍO**.- Así es, jornada especial, 180 horas de trabajo mensuales.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).-
¿Obligatoriedad de que los buses tengan auxiliares?

El señor **DEL RÍO**.- Sí, porque se habla de la dotación de un bus.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Dentro de la dotación, que vaya un auxiliar.

El señor **DEL RÍO**.- Sí.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Tiene la palabra la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, quiero hacer algunos comentarios, porque ya hicimos la presentación la semana anterior.

Me parece importante no perder las dimensiones, y cuando vemos la cantidad de personas que se traslada en el transporte interurbano, que es casi tres veces lo que se mueve en el aeropuerto internacional, cerca de 70 millones de pasajeros por año, si uno fuera estrictamente matemático y probabilístico, la probabilidad de fallecer en un accidente automovilístico es mucho mayor que la de fallecer en un accidente de bus interurbano.

Solamente quiero poner las dimensiones, en un problema grave porque afecta a mucha gente. Generalmente mueren muchas personas en un único accidente, pero no perdamos de vista que también tenemos un problema grande e importante de conducción en los autos, que es varias veces la probabilidad que podría ocurrir en un accidente interurbano, de manera que es importante tener esa referencia.

Dado que es mucha gente que se mueve, también me parece importante que las personas tengan una dimensión real de los riesgos, que no tengan la sensación de que cualquier

bus interurbano puede implicar un riesgo mucho mayor que el que tiene efectivamente.

Por otro lado, coincido en la integralidad de la fiscalización. Esto de que Carabineros fiscaliza la velocidad, la Dirección del Trabajo fiscaliza las horas de conducción y nosotros fiscalizamos el estado del vehículo y sus documentos, hace, en primer lugar, difícil fiscalizar el total, porque todos debemos ponernos de acuerdo y no siempre podemos hacerlo. Creo que, sin duda, ahí hay un tema en que podemos mejorar y tener un organismo que fiscalice la totalidad.

Ojalá pudiera centralizarse en, no sé, el Ministerio de Transportes. En los temas laborales siempre va a estar el Ministerio del Trabajo supervisando a la empresa completa en su cumplimiento laboral, pero me parece que es importante que esté radicado en el Ministerio de Transportes todo lo asociado a la conducción, sobre todo en los terminales y en las rutas.

En ese aspecto, también deberíamos promover una mayor incorporación de tecnología. Me ha tocado ver países en que existen puntos centralizados de información de GPS de todas las compañías.

Por ejemplo, en el caso de los buses de Santiago, veo el panel en las mañanas y observo en qué punto está el bus; veo la ciudad completa y todos los buses desplegados.

Eso también existe en algunos países con el transporte interurbano y con camiones. En Perú me tocó ver un sistema para los camiones que controlan velocidad en ruta. Eso es algo que podría ser una exigencia, es decir, tener acceso a la señal GPS de las compañías.

Nosotros lo estamos haciendo obligatorio, incluso en transporte rural. Vemos que es algo muy fácil de acceder y de instalar. Permitiría detectar instantáneamente un bus

que va a exceso de velocidad o que no ha hecho las paradas correspondientes. Facilita la capacidad de control.

Tener una especie de UOCT de los buses interurbanos sería un avance del un porte de una catedral, porque sería la posibilidad de tener una mirada permanente de lo que está pasando en las rutas, y eso no existe.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Implementar en forma gradual a nivel regional.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Exacto. Uno podría hacerlo con algunas compañías, pero esto va a tomar un tiempo, un año o dos años, hasta que todos lo tengan instalados. La exigencia no es de alto costo y nos da una tremenda ventaja de control de velocidad, posicionamiento de los buses y detenciones. Por ejemplo, veremos si los buses paran donde no corresponde, generando con eso un alto riesgo. La tecnología me parece superimportante.

Luego, el rol de los pasajeros como fiscalizadores. Debemos darles más instrucción y herramientas, y tal vez aplicaciones, para que reporten en línea todas las situaciones irregulares que detecten. Existen algunas aplicaciones, pero podemos ser más enfáticos en marcar ese rol en los pasajeros.

Lo siguiente que deseo mencionar es que deberíamos subir las exigencias para el otorgamiento de licencia de conducir, tanto profesionales como no profesionales. Cuando una ve la calidad del examen práctico se da cuenta de que en realidad no es tan difícil aprobarlo.

Recuerdo que en Estados Unidos había una propaganda de desodorante que decía: "Voy a dar por segunda vez mi examen de conducir". Es decir, esa era una persona que sufría con el examen, y yo pensaba que ahí sí se daba un examen

difícil. En cambio acá es muy irregular. Muchas veces lo toman personas que no están capacitadas. Ahí tenemos un déficit importante. Los cursos deberían ser más cortos, más eficientes y con medios digitales, pero con un examen mucho más exigente, lo que permitiría filtrar la capacidad de conducción.

También quiero señalar que la evidencia nos muestra que en la mayor parte de los accidentes, especialmente donde hay fallecidos, la causa fue una mala decisión de conducción: o fue exceso de velocidad o falta de atención a las condiciones de conducción. Es decir, hay una responsabilidad de conducción que tenemos que explorar y mejorar.

Tener mejores conductores sin duda que es importante, y más conductores. Simplificar la etapa de producción del conductor profesional, pero hacer más difícil el examen puede ayudar a que tengamos conductores de mejor calidad, y eso es un beneficio para el transporte urbano y para todos los medios de transporte que necesitan profesionales, incluso los camiones.

Finalmente, hay una situación muy desigual en los comportamientos de distintas empresas. Uno ve empresas que tienen muchos métodos de control, seguimiento y buen registro, y hay otras funcionan con lo mínimo, y más bien para no ser detectadas.

En nuestra fiscalización justamente apuntamos a encontrar esos casos, y por eso es que de un año a otro duplicamos la cantidad de retiros, porque nos enfocamos justamente en eso, porque es el riesgo mayor.

Por lo anterior, hay que poner algunas exigencias de entrega de información a las empresas. Por ejemplo, los reportes periódicos nos ayudarían a que el control estuviese más focalizado. Además, si tuviéramos acceso a

señales y a posicionamiento nos resolvería en gran medida la capacidad de controlar, porque con los recursos actuales no tenemos ninguna posibilidad de cubrir la totalidad. Cubrimos al menos una vez al mes cada bus, pero lo que sucede en la ruta es más difícil, y es ahí justamente donde se producen los accidentes.

Señora Presidenta, estos comentarios me parecen relevantes de agregar a lo que ya habíamos presentado.

La señora **CARVAJAL**, (doña Loreto).- Muchas gracias ministra.

Tiene la palabra el señor José Sandoval.

El señor **SANDOVAL**.- Señora Presidenta, el tema que hablaba Francisco es muy importante. Nosotros venimos diciendo que quedamos trancados porque no podemos avanzar con esto que nos hablan los ministerios.

Es una actividad que tiene que estar relacionada con cuatro ministerios como mínimo: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Ministerio de obras públicas. Eso es lo que tranca la pelota. Deberíamos haber avanzado en eso hace mucho tiempo.

Entonces, cuando salen seis o siete fiscalizadores de transportes -lo hemos visto en La Serena y en distintas partes- no se controla a la persona, sino que se controla a los fierros, como digo yo. No se controla a la persona que conduce el vehículo.

Antes estaba el discurso de que nosotros éramos un accesorio más arriba del bus o del camión. Hoy al menos han cambiado algunas cosas.

Ahora, referente al mecanismo de las áreas de descanso, de las que ustedes han firmado tantos acuerdos, estaban limitadas porque las concesiones son de 14 y 15 años, y no se pueden introducir antes; son muy rígidas.

Fuimos a hablar con el ministro de Obras Públicas y le dijimos que revisáramos cada dos o tres años la ampliación, porque está creciendo el parque automotriz. El año pasado entraron ocho mil camiones. Entonces, eso va a ser insuficiente para las cuarenta y dos áreas que tenemos.

Nos entregaron un listado para las nuevas que se van a ampliar y para las que se van a implementar, pero hay descoordinación. El ministerio no conversa con el gobierno sobre estos temas, que son muy complejos.

Esta es la traba que tenemos que avanzar. Con la Conaset hemos conversado esos temas en la mesa de diálogo. Transportes, Carabineros, artículo 4, lleva más de veinte años y no sirve para nada. Está ocupando un espacio que puede servir para controlar.

Les recomiendo que los seremis del Trabajo y de Transportes hagan la pregunta de cuánto ganan. Nosotros lo hacemos y nos responde trescientos mil pesos, por dar una cantidad. Después, está la patente y el representante legal.

Pidan los papeles de línea Azul, pidan las liquidaciones de sueldo, y se darán cuenta de que trabajan por el mínimo. En muchas empresas todavía están en cuatrocientos. Otras han mejorado, como la línea EME Bus, que la subió hace dos años, después de los accidentes en que han fallecido conductores, porque las familias quedan en condiciones paupérrimas. Y la línea ETM también subió, en Puerto Montt.

Yo pregunto en todas partes, me subo a un colectivo y converso con el conductor, y también en los buses rurales.

¿Qué pasaba con el Transantiago? Durante años trasladaron pasajeros por el mínimo y sin contrato.

Entonces, la exigencia tiene que ser con el bus, la patente, el conductor del vehículo y el contrato de trabajo.

Es algo absolutamente necesario si queremos bajar el número de víctimas, porque en todas partes hay accidentes, pero debemos tratar de evitarlo.

Tenemos la campaña "La Fatiga Mata", y ha participado la señora ministra y la subsecretaria en 2010. Hemos trabajado para proteger la vida de los conductores y de quienes andan alrededor de nosotros. Debemos tener una conducta vial en ese sentido.

Muchas gracias.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Muchas gracias, señor Sandoval.

Hay total consenso en cuanto a que hay mucho trabajo pendiente, pero también mucho por hacer.

Valoro las palabras del asesor legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, como también las de la ministra y de don José, en el sentido de que hay un diagnóstico bastante consolidado en las observaciones que han hecho todos y que tiene tres elementos o tres protagonistas:

En primer término, desde el punto de vista "privado", están los usuarios, donde hay una suerte de total desconexión de su participación en este engranaje, de lo

que hay que hacerse cargo. La ministra señaló una aplicación donde los usuarios puedan tener un rol más activo. Creo que es elemental, y, más allá del contexto mediático que hoy en día tenemos, ese elemento es decidor respecto de cómo mejoramos esta suerte de engranaje.

Ahora bien, respecto de los empresarios hay utilidades que no son menores; el parque automotor, a nivel de buses interurbanos, crece cada vez. No tenemos al representante de la Fenats, pero pareciera que las inversiones de las utilidades van solo respecto de los buses de último modelo y de la tecnología, pero qué pasa con el elemento humano que tiene que estar ahí muy conectado.

En ese sentido, me centro en el tercer punto, que son los conductores. Creo que hoy, centrar el otorgamiento de licencias de conducir, a lo mejor, en un instituto técnico de conductores profesionales, único, bajo la fiscalización del Estado, desde su formación hasta su otorgamiento, nos dejaría muchísimo más tranquilos.

Respecto del Ministerio del Trabajo, ¿somos capaces de pesquisar a un conductor que tiene dos o tres jornadas, pero con empleadores diferentes? Creo que no, y es muy complejo.

Entonces, en este caso, como dijo la ministra, cómo centralizamos desde un punto determinado el RUT asociado a donde está, dónde está trabajando hoy, y que avise cuando haya superado las ocho horas, pero no por RUT, no por la empresa, porque en esa nómina se puede hacer mucho. Es muy importante tenerlo como propuesta, y obviamente el rol del Estado a través de los organismos es esencial, o sea, un registro único de conductores, un registro de movilidad por regiones y la acreditación.

Si hiciéramos un llamado a todos los conductores de las líneas que tienen más buses para hacerles una suerte de PSU

de la conducción, ¿cuántos estarían habilitados para conducir un bus y cuántos no? ¿A quién corresponde el rol de acreditación de conductores, de buses, de empresas? No me refiero solo al tema técnico de los recursos y de las contrataciones. Por qué no decirlo, estamos en una época de paridad, tal vez en la conformación de directorios, con equidad, y considerar la vulneración, el acoso, los protocolos y el riesgo, que no hemos planteado, pero que también existe arriba de los buses. Lo comenté en un programa de televisión, y perdonen la autorreferencia: yo viví y sufrí, arriba de un bus, una situación de acoso sexual, grave, y cuando uno se encuentra con que son las cuatro de la madrugada y va donde el auxiliar y este no sabe qué hacer, y el conductor tampoco, porque a uno le dicen que no pueden parar ni ir a la comisaria, nos damos cuenta de que estamos en total indefensión; no tenemos idea de quién es el sujeto que va sentado al lado, y en la noche apagan las luces. Vaya Dios a saber qué puede pasar si una está dormida. Se trata de un riesgo que hoy tampoco tiene solución.

Entonces, uno debe hacer la gestión, en *shock* y todo, para pedir al auxiliar que llame a Carabineros o que se detenga en el control de carretera, pero resulta que a esa hora tampoco hay control. Entonces, hay que esperar, con el sujeto al lado, que el bus llegue a la primera comisaría, porque el sujeto está pidiendo que detengan el bus para poder bajarse, huir y quedar absolutamente impune.

Entonces, creo que de todas estas cosas debemos hacernos cargo y darles solución.

Solo quería plantear esto.

Finalmente, agradezco a la señora ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; al asesor legislativo de la Dirección del Trabajo, Francisco del Río;

a don Luis Espinoza y don José Sandoval su presencia el día de hoy.

Estamos próximos a terminar el trabajo de esta comisión investigadora y de verdad ha sido muy importante la presencia de ustedes.

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

-Se levantó la sesión a las 15:59 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,

Redactor

Coordinador Taquígrafos Comisiones.