

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°2, celebrada el jueves 3 de octubre de 2019 de 9:00 a 10:00

I.- PRESIDENCIA

Presidió la sesión la diputada señora María Loreto Carvajal.

Actuó como Secretario de la Comisión el señor Patricio Velásquez Weisse, y como abogada ayudante la señora María Francisca García Parraguez.

II.- ASISTENCIA

Asisten los (as) diputados (as) María Loreto Carvajal (Presidenta), , Eduardo Durán, Félix González, Marcos Ilabaca, Aracely Leuquen, Jaime Mulet, Rolando Rentería, Gabriel Silber y Virginia Troncoso.

Se encontraban presentes como invitadas a la sesión la señora Gloria Hutt, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y la señora Paula Flores, Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes.

III.- CUENTA

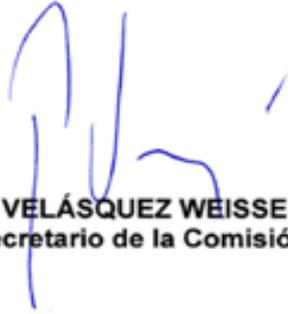
El señor Velásquez, Abogado Secretario de la Comisión dio cuenta de la recepción de un **correo electrónico** del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el cual **se confirma la asistencia** de las señoras Gloria Hutt, Ministra, Johanna Vollrath, Secretaria Ejecutiva (S) de CONASET, Paula Flores, Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes y Lorena Araya, Jefa de la División de Normas y Operaciones.

IV.- DOCUMENTOS DE LA SESIÓN

- Presentación de la Ministra "Programa Nacional de Fiscalización de Transportes"
- Minuta "Acciones adoptadas por el Ministerio de Transportes"
- Minuta "Antecedentes sobre las investigaciones en caso Línea Azul".

V.- ACUERDOS

- Las preguntas efectuadas por los integrantes de la Comisión quedaron pendiente de respuesta hasta la próxima sesión.



PATRICIO VELÁSQUEZ WEISSE
Abogado Secretario de la Comisión

La versión taquigráfica de la sesión es la siguiente:

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

Sesión 2^a, celebrada en jueves 3 de octubre de 2019, de
09.00 a 10.06 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la señora María Loreto Carvajal.

Asisten las diputadas Aracely Leuquén, Virginia Troncoso
y los diputados Eduardo Durán, Félix González, Marcos
Ilabaca, Jaime Mulet, Rolando Rentería y Gabriel Silber.

Concurren la ministra de Transporte y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, y la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores.

TEXTO DEL DEBATE

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

Agradezco que comprendan que, dado que el día lunes tuvimos una dificultad, hayamos convocado para hoy esta 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.

Antes de comenzar, haremos pasar a nuestros invitados.

Tiene la palabra el diputado señor Félix González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Señora Presidenta, como hay mucho entusiasmo en la Cámara de Diputados por formar comisiones investigadoras y usar las facultades fiscalizadoras, usted y yo estamos en dos comisiones paralelas. Obviamente, usted debe estar en esta, porque la preside y yo la del lado.

Entonces, vine a excusarme y a decir que, si fijaron los horarios, el comité buscará un reemplazo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Señor diputado, agradezco la aclaración. En un inicio, convocamos para el día lunes, pero hubo un impedimento de salud y presenté las excusas, pero retomaremos los lunes con el mismo horario. Por tanto, a futuro no debe modificar sus horarios, nos vamos a mantener en la idea y el horario original.

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Entonces, me excuso solo por hoy.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Muy bien, diputado.

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).- Muchas gracias, Secretario.

Comenzaremos de inmediato, ya que han hecho ingreso la ministra de Transporte y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, y la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores. Para nosotros es muy importante contar con su presencia.

Bueno, como habíamos planteado, la sesión tiene por objeto tratar materias propias del mandato de esta comisión especial investigadora y, para ello, hemos convocado a la ministra de Transporte y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, y a la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores.

En nombre de la comisión, doy la más cordial bienvenida a nuestras invitadas. La idea es que nos pueda dar a conocer en qué consiste el plan que maneja en la Cartera de Transporte, a propósito del objetivo de esta comisión que tiene que ver con verificar la responsabilidad o la probable responsabilidad que haya o los alcances que puedan tener, dado la competencia que tiene el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, tanto en materia de fiscalización como de mantenimiento del estado mecánico de buses de transporte interurbano de pasajeros y a los operadores de las Plantas de Revisión Técnica que certifican a esos vehículos del país con un alcance de los últimos 10 años.

También se encuentran presentes la jefa de la División de Normas y Operaciones, señora Lorena Araya, y la secretaria ejecutiva subrogante de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), señora Johanna Vollrath.

Como mujer, es un gran honor presidir una comisión y

también que tengamos en una Cartera tantas mujeres, creo que habla muy bien del indicador y del ministerio al tener tantas mujeres a la cabeza.

La señora **HUTT**, doña Gloria (Ministra de Transporte y Telecomunicaciones).- Por mérito, señora Presidenta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Como siempre, no cabe duda.

Tiene la palabra la ministra de Transporte y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt.

La señora **HUTT**, doña Gloria (Ministra de Transporte y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, la presentación tiene una descripción del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, algunas de las estadísticas. También hacemos un análisis de la situación particular que convoca esta comisión, la investigación del accidente del bus "Línea Azul"; hay una breve discusión sobre los buses de dos pisos, una descripción de todas las acciones que hemos tomado al respecto y su marco legal. Adicionalmente, traje dos minutas legales que pueden quedar en la comisión, como parte de los antecedentes.

El Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, que tiene como misión fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente aplicable al transporte, fue creado en 1992 como un programa presupuestario de la Subsecretaría de Transportes en la Ley de Presupuestos, una de las cosas importantes por discutir. Al finalizar, presentaré una propuesta que tenemos de modificación para reforzar su naturaleza, porque actualmente tiene la característica de programa presupuestario, lo que significa que tiene algunas limitaciones.

Actualmente, cuenta con una dotación de 539 personas: 449 son fiscalizadores en terreno, 259 en la Región Metropolitana y 190 en el resto del país.

Su presupuesto anual es de 8.636 millones de pesos y es

dirigido por una Secretaría Ejecutiva, doña Paula Flores.

Estamos proponiendo reforzar el Tratamiento Automatizado de Infracciones y crearlo como División, con lo cual puede tener mucha más solides administrativa, los tipos de contratos de las personas también son mejores y distintos. Eso está en la propuesta del proyecto del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), que va avanzando bastante bien, ya se aprobó en la votación en general.

Los ámbitos de fiscalización de transportes son los que vemos en la lámina. Quiero que mantengan en mente los 449 inspectores, quienes cubren todo el país en los siguientes ámbitos: el transporte de pasajeros y carga, entre ellos, los servicios de transporte de pasajeros interurbanos; el control de evasión en todo Chile; el control de uso de pistas exclusivas, donde existen; informalidad, es decir, servicios que se proveen de transporte generalmente remunerado de pasajeros, sin tener la autorización para hacerlo; el control las plantas de revisión técnica; las escuelas de conductores profesionales y no profesionales; los gabinetes psicotécnicos de todas las municipalidades; el cumplimiento de los contratos de servicios subsidiados -recuerdo que en el ministerio administramos del orden de 2.000 contratos de subsidio, entre transporte de zona aislada, rural y conectividad-; emisiones y restricción vehicular, donde se aplica, y la circulación de camiones en horarios y áreas restringidas. De manera que tenemos un despliegue permanente en terreno, y se hace una gran cantidad de fiscalizaciones en el año, alrededor de 500.000 controles divididos en todos estos ámbitos.

Las fiscalizaciones realizadas en el 2018 corresponden a 525.000, lo que generó 120.000 citaciones a juzgados de Policía Local por infringir distintos tipos de normativa.

Se puede observar la relación entre cobertura y repetitividad por modo de transporte, es decir, cuántas veces

se controla cada tipo. Por ejemplo, en los buses interurbanos se controló 14 veces en el año cada uno de los buses que están en operación, lo que significa que se controla en promedio más de una vez por mes cada uno. Con esto doy una idea de la cantidad de revisiones que hacemos.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Cuántos buses hay?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, eso lo veremos más adelante de cuáles están registrados y cuáles están activos.

El señor **MULET**.- ¿Además de la revisión técnica?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Además de la revisión técnica, nosotros hacemos esos controles que generalmente aparecen en la televisión los fines de semana largos, sin embargo, es permanente.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- ¿Se controla por empresa?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- No, cada bus es controlado en promedio 14 veces en el año.

En términos de la fiscalización a buses interurbanos, que es lo que nos ocupa en esta comisión, en la siguiente lámina aparece indicado que en 2016 la fiscalización promedio por bus fue de 14 en el año; 13, en 2017; 14, en 2018; y en lo que va del 2019 ya llevamos 10.

Las tasas de infracciones en 2016 fueron de 16,4 por ciento. Es decir, de los buses revisados, 16,4 fueron infraccionados con algún tipo de sanción, incluido el retiro.

En 2017 fueron 17,7 por ciento; 18,3, en 2018; y 19, en lo que va de este año.

Respecto de buses retirados, dependiendo de la infracción es necesario retirar el bus. Como veremos más adelante, para eso trabajamos con Carabineros, porque nuestros

fiscalizadores no tienen facultades para retirar vehículos.

Lo que tenemos como estadística es que en 2016 se retiraron 17; en 2017, 39; en 2018, 60; y en lo que va de 2019, 109. Eso, en parte porque hemos hecho más controles, pero además porque ha aparecido más operación informal.

Las infracciones principales son las que muestra el gráfico de la derecha. La principal es parabrisas y ventanas con problemas, con el 24 por ciento. A veces pasa que en los viajes interurbanos que salta alguna piedra y queda una marca. Si es una marca, se deja la infracción, pero eso no impide que siga funcionando, sin embargo, si se ha trizado, por la velocidad se podría romper, lo que es causa probable de accidente, porque si se impide la visibilidad, entonces se impide la salida de ese bus. Son infracciones que impiden la salida, pero no necesariamente se retira el bus hasta que se cambie el parabrisas o lo que falte.

El 14 por ciento de las infracciones son por dispositivos electrónicos de control de velocidad. Por ley, todos los buses interurbanos tienen que tener un dispositivo electrónico donde se informe la velocidad a los usuarios. Si ese dispositivo no está funcionando, también corresponde a una infracción y, dependiendo de la posibilidad de reponerlo o no, porque a veces está apagado, y se le cursa la infracción porque estaba apagado; otras veces está descompuesto, y en ese caso tampoco puede funcionar.

Respecto de cinturones de seguridad en los asientos, la cifra asciende al 13 por ciento. Todo los buses desde el 2007 en adelante, tienen de fábrica cinturones de seguridad, y tienen que operar con los cinturones originales. Es más riesgoso instalar cinturones en buses que no lo traen de fábrica, por un tema estructural los anclajes deben estar bien hechos. Por lo tanto, esto se revisa y, además, en ruta se revisa que los pasajeros tengan puesto el cinturón de seguridad. Al respecto, es muy curioso que haya muchos

pasajeros que no quieren utilizar el cinturón. Hemos infraccionado a una cantidad importante de pasajeros, en el último fin de semana fueron alrededor de 200 personas, por negarse a usar cinturón de seguridad en buses interurbanos.

Sobre el sistema de luces, las infracciones corresponden al 10 por ciento. Asimismo, estacionar o circular en lugar no autorizado, que es una falta más bien de tránsito, el porcentaje es del 7 por ciento. La patente ilegible tiene una cifra del 6 por ciento. Falta de documento del conductor o del bus, el 6 por ciento. Extintor de incendio, el 6 por ciento. A los neumáticos, por razones de seguridad se les revisa la profundidad del surco; la cifra es del 5 por ciento. No indicar la patente al interior del bus y letreros, el 5 por ciento. No mostrar el video con recomendaciones de seguridad tiene una cifra del 4 por ciento, lo que es también obligatorio desde el 2014.

Respecto de las infracciones detectadas y qué facultades tiene el ministerio a través de sus inspectores, pueden observar la misma lista de infracciones; algunas de ellas son faltas y otros delitos. La mayoría son faltas, pero delitos, por ejemplo, son conducir con presencia de alcohol o drogas, usar patente de otro vehículo o adulterarla en alguna forma, o usar documentación falsa. En estos tres casos, no es una infracción de policía local, sino -reitero- un delito, por lo que Carabineros retira el vehículo; el único facultado para retirarlos. Entonces, cuando nosotros detectamos estas infracciones, las reportamos inmediatamente. El resto se reporta al juzgado de Policía Local como infracciones.

El decreto N° 212 es importante respecto de su definición. Si ustedes recuerdan, después del accidente de Línea Azul, hubo una operación calificada como rural, que continuó un par de días más. No se entendía por qué, si iba de Chillán a Concepción, estaba calificada como rural. Eso es así por

la clasificación que tenemos en la normativa, donde menos de 200 kilómetros se clasifica como rural o como local, porque interurbano se define como más de 200 kilómetros.

En el caso de Biobío y Ñuble, como se subdividió la región, el transporte quedó como interregional, a pesar de que originalmente se había registrado la empresa como una de menos de 200 kilómetros, es decir, como rural. Entonces, al estar clasificada como rural, teníamos que darle el tratamiento de rural. Al respecto, al principio suspendimos la operación interurbana, pero un par de días después también suspendimos la operación rural, y en este momento la empresa no está operando en ninguno de sus servicios.

Esto es solamente para explicar la definición que tiene que ver con un corte arbitrario de 200 kilómetros, que puede ser discutible, pero es así como está definido en la normativa. La excepción es lo que ocurre en ciudades costeras ubicadas en la Región de Valparaíso, debido a la distancia entre Santiago y Valparaíso, que es menor a 200 kilómetros. En todo caso, el seremi puede calificar los tipos de servicios, si es que hay características distintas.

Respecto de la movilización de pasajeros y cuántos buses hay, en Chile se transportan anualmente aproximadamente 70 millones de pasajeros en buses interurbanos. Solo para tener una referencia, el aeropuerto internacional movilizará este año entre 25 y 26 millones de pasajeros. Por tanto, 70 millones equivalen a una cantidad muy grande de gente que se mueve permanentemente en buses interurbanos, lo que da cuenta de las dimensiones de la importancia que tiene esta industria en la movilización de pasajeros en el país.

Hay 197 empresas registradas en distintas regiones; como persona jurídica, hay 146; como persona natural, 51, que son dueños individuales que dan servicios.

El número de servicios es de 198; hay 728 recorridos y 4.994 buses funcionando, con una antigüedad promedio de 6,9

años, lo que significa que en realidad no son flotas antiguas.

Hay algunas regiones que tienen flotas con una antigüedad de cinco años promedio; en Biobío es de tres años. Son flotas bastante nuevas, especialmente en las regiones más grandes.

¿Qué se necesita para inscribir un tipo de servicio?

Definir los itinerarios. Este es un mercado que funciona abierto y sujeto a las restricciones que impone la normativa. Debe indicar la ubicación del terminal o terminales autorizados, las oficinas y la tarifa que van a cobrar por el servicio.

Asimismo, deben documentar la ubicación de los terminales, para lo cual deben tener permisos municipales.

Los secretarios regionales pueden fijar los trazados y restringir la circulación en algunas zonas urbanas. Típicamente los buses que ocupan mucho más espacio tienen algunas restricciones en zonas más congestionadas. Entonces, los seremi pueden autorizar o no la circulación.

En ciudades de más de 50.000 habitantes deben tener terminales. En lugares más chicos, a veces el bus para, por ejemplo, en la plaza y la gente se sube y opera bastante bien. No altera la circulación. Entonces, en esos casos permitimos que funcionen sin un terminal. En las ciudades de más de 50.000 habitantes el movimiento es mucho mayor y se necesita tener una instalación establecida con características de terminal.

En todos los casos el servicio debe tener un responsable legal de la persona y de la sociedad, y entregar esta declaración jurada de quien solicita la inscripción para constituir garantía, prestar el servicio y tener además patrimonio que cubra esa garantía.

Para inscribir vehículos para un servicio, se necesitan el certificado de anotaciones vigentes, la revisión técnica - se debe especificar el tipo de servicio- y la existencia de

un título que habilita al responsable del servicio a destinar los vehículos a ese trabajo. Es decir, se debe asegurar que hay una persona que sabe que va a dar transporte remunerado de pasajeros en este caso. De manera que eso está documentado.

Los vehículos para operar estos servicios deben ser tipo "Pullman", de 11 metros o más, que son los más grandes que uno ve en las carreteras. No pueden tener modificaciones ni adaptaciones en su estructura, y solo deben ser los modelos originales de fábrica los que presenten esta operación. Por eso, se homologan los modelos y cuando se les da la autorización, debe hacerse según lo que se aprobó desde fábrica para entrar y operar en Chile.

Además, el decreto N° 175, del Ministerio de Transportes, establece las características de construcción y de seguridad, que tienen que ver con las especificaciones de los fabricantes principalmente, el registro de control de velocidad y un dispositivo acústico luminoso al interior para informar a los pasajeros. Esa es una exigencia para inscribir un vehículo en los servicios.

Otros requisitos para funcionar en transportes interurbanos. Si los servicios duran más de cinco horas, deben tener una nómina de pasajeros y registrarlos a bordo. Cuando las personas se suben a un servicio que dura más de cinco horas, el auxiliar siempre debe tomar nota de sus nombres y el número del RUT. Esa información se entrega en la oficina de destino y debe conservarse durante 20 días para consultas, si es necesario. No es parte de las facultades del Ministerio, pero cuando el servicio es de más de cinco horas debe contar con un segundo conductor, porque no puede conducir más de cinco horas seguidas. O sea, si el tramo completo dura ocho horas, debe tener un segundo conductor o pasar a buscarlo al cabo de cinco horas de conducción.

Los pasajeros intermedios también tienen que registrarse y se les cobra la tarifa que corresponde al servicio.

En los servicios interurbanos se prohíbe el transporte de carga sobre el techo o en parrillas, algo que era bastante habitual en las carreteras.

Además, tienen la obligación de anunciar horarios y tarifas. Eso, por ejemplo, cuando se discute cuáles son las obligaciones respecto de la tarifa, la obligación vigente es la información a los pasajeros. En temporada alta la tarifa sube. Es un mercado que se regula por demanda, lo mismo que cualquier otro de los servicios turísticos en general o los hoteles o las líneas aéreas. La obligación es informar adecuadamente a los pasajeros en las boleterías y con anticipación suficiente.

De igual forma, deben entregar obligatoriamente las indicaciones de seguridad a través de un video, o de una cartilla o de un medio escrito.

El Ministerio del Trabajo y Previsión Social controla las horas de descanso y de conducción de los servicios interurbanos. La mayoría de los buses, especialmente de las empresas más grandes, tienen un sistema automático de registro. Se puede imprimir el récord desde que el conductor subió y se identificó, para saber cuántas horas manejó. Eso también entrega datos de las velocidades promedio de operación. Hay bastante información que entregan los mismos sistemas automáticos, pero en este momento eso no es obligatorio en ese nivel, aun cuando la mayor parte de las empresas grandes sí lo tienen. Operan con eso para el propio control interno.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Señora ministra, ¿esa información la obtiene la empresa solamente o está conectada con ustedes? ¿Puede obtenerla eventualmente un pasajero?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y

Telecomunicaciones).- La empresa tiene esa información. Por ejemplo, los inspectores pueden pedir esa información, cuando hacen la revisión.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿A la empresa?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Al mismo conductor. Se imprime en el bus.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En definitiva, la empresa solamente registra esa información y la tiene dentro de sus datos.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- No es obligación.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- No es información pública.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- O sea, una empresa podría no tenerla. Casi todas las empresas grandes la tienen.

¿Cómo funciona desde la llegada de un bus? ¿Cómo se homologa? Primero, el Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes, que llamamos 3CV, revisa todos los vehículos que entran a Chile. Por ejemplo, cuando los futbolistas traen un automóvil especial, ese vehículo pasa por la revisión de dicho Centro. Todo se controla y todo se autoriza, porque lo que autoriza el 3CV es la referencia que después toma la planta de revisión técnica para comparar y saber que cumple con los requisitos establecidos de fábrica. Es una cadena que empieza en ese momento. Por eso no se permite la operación de buses que tengan alguna alteración, por ejemplo en su estructura, o algún cambio que no sea el de fábrica. Eso es lo mismo para todos los vehículos.

Asimismo, cada seis meses deben renovar la revisión

técnica. En general, en el transporte remunerado de pasajeros se realizan dos revisiones técnicas al año, a diferencia de los vehículos particulares.

Fiscalización hace el trabajo descrito de manera aleatoria en la vía pública, en terminales, para controlar los vehículos y los documentos de los conductores y los buses. Muchas veces están acompañados por carabineros y en otras solo como patrullas de fiscalización, que son los que indiqué y que son parte de la tarea habitual de nuestro equipo.

Si se hace un análisis de los buses que están operativos por región, la siguiente tabla muestra cuántos están actualmente con revisión técnica efectuada y vigente, que son 3.840. Otros que tienen revisión técnica aprobada, pero vencida, en general están fuera de operación. En algunas flotas, los buses más antiguos dejan de operar, por lo que sirven para sacar piezas y como repuestos cuando se hace alguna mantención a otras máquinas, o definitivamente dejan de operar. Están con una revisión, pero ya salieron de circulación. Es altamente improbable que algunos de esos buses estén operando, porque si controlamos más de una vez al mes cada bus, habrían surgido mucho, pero ello no ha ocurrido. Eso es lo que llamamos flota obsoleta, porque sale de funcionamiento. Con revisión rechazada hay 18 buses. Eso da un total de 4.994 buses registrados en existencia en Chile para estos servicios.

Respecto de la exigencia de seguridad, ha habido una evolución. En 2007 se hizo exigible el cinturón de seguridad de fábrica. En 2013 se estableció la obligación de prueba de estabilidad al vuelco de fábrica también y el uso obligatorio del cinturón de seguridad. En 2014 se hizo exigible el sistema antibloqueo de frenos; el programa electrónico de estabilidad, y un sistema de detección y supresión de fuego. Todas estas cosas se van agregando a la medida en que empiezan a ser estándares de la industria.

Respecto del accidente del bus Línea Azul, el 29 de julio, a las 01.30 de la mañana aproximadamente, un bus de dos pisos, de patente BYXL 64-2, de la empresa de transporte interurbanos de pasajeros Línea Azul, que viajaba desde Santiago a Chillán, Los Ángeles y Temuco, volcó a la altura del kilómetro 60 de la Ruta 5 Sur, cerca del cruce Los Lagartos, de San Francisco de Mostazal, Región del Libertador Bernardo O'Higgins.

Resultaron seis personas fallecidas, 11 lesionados de gravedad, 2 menos graves y 27 con lesiones leves.

Cuando se hizo la búsqueda de las características del bus revisamos inmediatamente si había sido inspeccionado, y el último registro que tenemos, según la placa patente, es del 24 de junio de 2019, un mes antes del accidente, pero en el lugar del accidente se verificó que el número del chasis del bus no era el mismo número de la patente. Esto abrió una cadena de investigación y se denunció al Ministerio Público, porque claramente es un delito, tal como lo expliqué.

Se descubrió que en esta empresa era una práctica que no era única de ese bus; había otros casos. En estos momentos la investigación está en la fiscalía de la Región de O'Higgins. Me reuní con el fiscal, y él calificó esto como dolo homicida, es decir, es un engaño al sistema para aprobar la revisión técnica con otros documentos, incluso, con la placa del motor de otro bus que no correspondía al que circulaba con esa placa.

De hecho, para nosotros fue una sorpresa que aparecieron estos datos, porque aparecía como un bus siniestrado; no cuadraba ninguna información.

Lo que estaba haciendo la empresa, aparentemente, para aprobar la revisión técnica, era cambiar los datos, cambiar las patentes, la placa del motor. Luego, pasaba la revisión técnica y volvía a poner las placas en otros vehículos.

Entonces, dada esa situación, gravísima desde todo punto

de vista, pusimos toda la información a disposición de la Fiscalía, y decidimos actuar y suspender las operaciones.

Es muy distinto, según el análisis que hacemos, un accidente en que hay exceso de velocidad o alguna falla mecánica a que se agreguen cambios como los que he señalado.

Nada nos impide pensar que podría haber alguna práctica más grave, como tener un bus habilitado para pasar las revisiones técnicas y el resto no.

Como ese antecedente no está despejado, porque es parte de la investigación, procedimos a suspender las operaciones de la empresa porque nos pareció que el riesgo que había de seguir operando cualquiera de los buses, aunque tuviera la revisión técnica aprobada y los documentos en orden, había un antecedente suficientemente grave de mala práctica empresarial que ponía en riesgo a los pasajeros.

Entonces, emitimos las resoluciones descritas, el 30 de julio desde el seremi del Maule, y se formularon cargos por adulteración de documentos, permisos de circulación falsos -en tres vehículos detectamos eso-; además, en el bus del accidente una placa patente que no pertenecía a ese chasis, sino que era de otro vehículo.

Luego, el 5 de agosto...

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Ministra, disculpe que la interrumpa. Usted acaba de decir que fue el seremi de la Región del Maule.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Sí, porque la empresa tenía operaciones registradas en Ñuble y en Maule. Las de Ñuble estaban registradas como rurales y las de Maule como interurbano.

Entonces, actuamos primero sobre las de Maule y, luego, sobre las de Ñuble. Las razones son más bien administrativas del tipo de infracción que podíamos cursar.

Por eso, lo primero que se hizo fue la resolución del 5 de

agosto, del seremi del Maule, que ordenó la suspensión provisional de la inscripción de todos los vehículos que están listados acá, en el Registro de Transporte Público de Pasajeros.

Eso dio lugar a un proceso sancionatorio. Hemos enviado toda esta información, con todos los antecedentes, al fiscal de la Región de O'Higgins.

En una siguiente resolución el seremi de Ñuble formuló cargos por tener permisos de circulación falsos y se suspendió la operación que estaba todavía vigente y clasificada como rural.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Qué fecha tiene la resolución del seremi de Ñuble? Se habla de 2019.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Tengo todas las minutas. Fueron todas seguidas: 5 de julio, 5 de julio, 8 de agosto, 8 de agosto, 16 de agosto y 16 de agosto.

Después, hay dos en septiembre, que son complementarias.

Señora Presidenta, le hago entrega de las dos minutas con el detalle de todos los documentos.

Esta es de la situación actual en qué está la empresa. Nos puso un recurso de protección.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- La N° 144, de 5 de julio de 2019, y en la misma fecha la N° 145.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Con eso se suspendió la operación completa. Incluso, había buses que tenían la documentación al día, pero el riesgo seguía vigente mientras se realiza la investigación, por lo que preferimos esperar el resultado para dimensionar el alcance y evaluar si la empresa puede seguir operando con esos vehículos.

Esa investigación en la fiscalía de Rancagua se fijó en 200 días. Me junté con el fiscal y revisamos todos los

antecedentes, todo lo que pudiera necesitar como complemento, le mandamos toda la información, y estamos esperando que emita su fallo.

El dueño de la empresa está en prisión preventiva, apeló y se le ratificó la prisión preventiva. Ayer contestamos el recurso de protección que pusieron, indicando los argumentos por los cuales consideramos que no corresponde.

Después, hay una parte de la presentación en que tenemos algunos datos que me parecen importantes, porque parte de la discusión en este caso particular ha sido si hay una revisión apropiada de las condiciones técnicas y mecánicas de los vehículos.

Si ustedes recuerdan, en las versiones iniciales había una información que indicaba que se habría roto un eje, y que esa fue la causa del accidente, lo que está en investigación, pero como no sabemos si eso corresponde al bus que efectivamente tenía la revisión técnica aprobada o no es algo que no podemos calificar nosotros. Pero sí quedó la necesidad de revisar qué impacto tienen las fallas mecánicas en los accidentes, y tener alguna idea de cuántos pueden estar en riesgo por esa razón.

Si uno mira las razones de los accidentes, en 2018 las fallas mecánicas explican un 0,8 por ciento del total. Es el mínimo.

La mayor parte de los accidentes se explican en un 26,6 por ciento por imprudencia del conductor; 25,5 por ciento, velocidad imprudente y pérdida del control del vehículo; 22,4 por ciento, imprudencia del peatón.

Más del 75 por ciento tiene que ver con causas asociadas más bien a las decisiones de las personas, por ejemplo, 9,7 por ciento, alcohol en el conductor; 5,4 por ciento, causas no determinadas; 2,1 por ciento, drogas y fatiga en el conductor; 1,6 por ciento, otras causas; 4,1 por ciento, desobediencia en la señalización; 1,1 por ciento, alcohol en

peatón; 0,4 por ciento, deficiencias viales, y 0,3 por ciento, imprudencia del pasajero.

Creemos que tanto el hecho de las exigencias de las plantas de revisión técnica como la homologación de vehículos y las inspecciones -esto no es solo en buses interurbanos, sino en todos- aseguran que tengamos un parque vehicular en condiciones bastante buenas. En comparación con otros países, en Chile tenemos un buen estándar, pues solo es cosa de ver, incluso, el aspecto exterior de los vehículos, para saber que están en buenas condiciones.

Las fallas mecánicas constituyen una proporción menor de las causas de los accidentes y, especialmente, en los fallecimientos.

En la siguiente lámina (lámina N° 21) se muestra la estadística con más detalle, de cuál es el impacto de las fallas mecánicas. Entre 2014 y 2018 hubo 6.500 siniestros asociados a fallas mecánicas, de 434.000, con 69 fallecidos en ese período, 721 lesionados graves, 465 menos graves y 5.900 leves, lo que da un total de 7.000 lesionados o fallecidos de casi 300.000.

Por tipo de usuario, y esto es importante también, entre 2014 y 2018 -se muestra en la tabla- para los buses interurbanos, por fallas mecánicas hubo cuatro fallecidos en 2014; uno en 2015 y cero en 2016, 2017 y 2018.

Esto ratifica que en el caso de los buses interurbanos no parece ser esta una causa de riesgo de gran alcance cómo para pensar que tenemos un riesgo latente en todas las carreteras.

Naturalmente, y no nos cansamos de decirlo, para nosotros un fallecido es tan grave como cincuenta. Nuestra meta es tener cero fallecidos, pero con esta información quiero despejar el hecho de que pueda haber una gran cantidad de buses circulando con problemas mecánicos que puedan poner en riesgo la vida de las personas.

El siguiente punto, tiene que ver con los buses de dos pisos (*lámina N° 23*), que ha sido un punto en discusión recurrente cuando se han producido este tipo de accidentes.

Las exigencias para el registro de todos los buses tipo Pullman, que está regidos por la longitud, si ustedes lo recuerdan, tipo Pullman de 11 metros o más y que pueden ser de uno o dos pisos, son las mismas, porque tiene que cumplir iguales exigencias en los siguientes sentidos.

Una prueba de estabilidad al vuelco; cinturón de seguridad con anclaje; resistencia de la superestructura; sistema antibloqueo de freno (ABS); programa electrónico de estabilidad; comportamiento de materiales frente al fuego; resistencia del asiento y sus anclajes; vidrios de seguridad; salida de emergencia; sistema automático de detección y supresión de fuego; luz trasera antiniebla y alarma de retroceso, además del control de velocidad que indicamos antes.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Ministra, le hago solo un alcance. Debemos terminar esta sesión alrededor de cinco para las diez, por lo que le solicito que haga lo posible para apurar la presentación para alcanzar a hacer una ronda de preguntas y tendremos que dejar pendiente el resto de las presentaciones para recibirlas en la próxima sesión.

La señora **HUTT** (doña Gloria).- Señora Presidenta, falta muy poco.

Solo quiero mostrar que hay una normativa internacional que aplica a los sistemas de vuelco, que en la *lámina (lámina N° 24)* muestra el listado de los países, Estados Unidos, Brasil, Europa, Japón y Corea del Sur.

Todas estas características las revisa el Centro de Certificación y Control Vehicular mediante pruebas que están establecidas en -y que son- metodologías internacionales, además, de una verificación física.

También quiero decir que, desde el punto de vista de la altura de los buses, en Europa no hay una prohibición de circulación para los buses de dos pisos, como se ha dicho en muchos casos. Realmente nosotros no encontramos esos casos.

Además, si miramos esta fotografía (lámina 26), están estacionados, lado a lado, un bus de un piso y un bus de dos pisos. La diferencia es que el bus de un piso tiene el espacio de maletas en la parte de abajo, de manera que el centro de gravedad del vehículo desciende y se hace más estable, mientras que el bus de dos pisos tiene dos corridas de asientos para pasajeros, pero, desde el punto de vista de la altura del bus, la diferencia es de algo así como 10 centímetros.

¿Qué estamos haciendo?

Estamos trabajando fuertemente para digitalizar todos los procesos de obtención de documentos. Por ejemplo, ya en la planta de revisión técnica, si uno va y hace su revisión, le entregarán el certificado que tiene un código QR, con el cual Carabineros puede detectar inmediatamente el certificado original. Con ello se evita que haya papeles falsificables, es decir, que alguien produzca copias de revisión técnica y las adultere para mostrarla en los controles.

Si logramos que solo con la placa patente se acceda a todos los documentos originales del vehículo y solo con el número del carnet de identidad se acceda a todos los documentos del conductor, creo que podremos evitar con fuerza estos procesos de falsificación y detectar las irregularidades mucho más rápidamente.

Estamos trabajando en esa dirección y, como dije, las plantas de revisión técnica ya entregan certificados digitales, pero queremos ir a una automatización mucho mayor aún.

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

Agradecemos su presentación, ministra, y hago nuevamente el alcance de que está en sus manos (*de los diputados*) la copia de la presentación ya expuesta por la ministra.

Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso Hellman.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, en primer lugar, puedo decir que me siento orgullosa de nuestra ministra y de Paula, es un gusto conocerle Paula, siempre te veo ahí en los momentos más importantes, en la época estival y durante todo el año. Me siento orgullosa de ti y me gustaría que la ministra replicara muchas Paulas, sobre todo, para nuestras regiones, también, pese a que en la Región de O'Higgins no estamos tan lejos de Santiago.

La verdad es que me preocupa la situación de estos tremendos accidentes horribles. Ustedes pueden tener focalizado todo un sistema y lo hacen muy bien, pero el problema no está ahí, el problema viene de las plantas revisoras, que todos los días están entregando vehículos, porque se supone que están seguros para que anden en las carreteras.

Así, el problema viene de la poca fiscalización, o sea, no es posible que en la región de O'Higgins solo tengamos dos inspectores. Imposible. Por mucho que ellos sean grandes profesionales y hagan su trabajo muy bien, no dan abasto. Entonces, igual se siguen acumulando y es un círculo vicioso el tema de las plantas de revisión técnica.

Me gustaría que Paula fuera a inspeccionar las plantas revisadoras de los vehículos sin dar aviso ninguno. Que "se deje caer" en las plantas de revisión, para que vea qué le están entregando a este vehículo y a ese bus, o qué días manejan, pues creo que deben tener días para revisar los buses.

Porque no pueden ocurrir estos tremendos accidentes y todos nos evadimos de muchas cosas y eso está lejos de ustedes.

Entonces, creo que es ahí donde hay que "hincar fuertemente

el diente" para terminar este vicio de que las plantas revisadoras hagan un trabajo en que venga el otro, y pase el otro, en fin, no se haga un...

Pero, con dos inspectores nosotros no damos abasto para la Región de O'Higgins. Ahí hay un problema grave y eso lo compartiremos, porque, señora Presidenta, creo que tendremos a la ministra y a Paula presentes aquí en otra oportunidad porque, en realidad, hoy estamos partiendo recién con el funcionamiento de esta comisión y tenemos mucho que darles a conocer para ayudar entre todos a arreglar esto, si de eso se trata.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Nos quedan solo cinco minutos de sesión, por lo que concederé el uso de la palabra al diputado Ilabaca, luego al diputado Mulet, a propósito de la consulta, para que dispongamos de unos momentos para que puedan responder y, desde luego, queremos convocarlas nuevamente para la siguiente sesión que será la próxima semana.

Tiene la palabra el diputado Marcos Ilabaca Cerda.

El señor **ILABACA**.- Señora Presidenta, por su intermedio, saludo a la ministra y al equipo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con quienes, por lo menos en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, ya nos conocemos y estamos constantemente trabajando. Por su intermedio, ministra, dos datos que, insisto, ya los hemos conversado en la Comisión de Transportes, en el sentido de que preocupa el escaso número de fiscalizadores que tenemos en el país; porque si tenemos 190 para todo el país y son 259 solo para la Región Metropolitana, claramente tenemos un problema en el proceso de fiscalización del transporte público y en el transporte en general.

Quiero recordar algo que señaló la ministra en la última sesión de la comisión, que gracias al trabajo conjunto de

todos los fiscalizadores más el de Carabineros y esta labor inmensa que desarrollaron en las Fiestas Patrias, logramos disminuir la tasa de accidentabilidad para estas Fiestas en particular.

Eso claramente demuestra que en la medida en que seamos capaces de poner mayor presión en el ámbito de la fiscalización, podremos ir disminuyendo los accidentes. Porque cuando vemos la tabla de los siniestros y de los fallecidos y decimos que en los últimos cinco años tuvimos un nivel de accidentes con 234 mil siniestros y 7.941 fallecidos, estamos hablando de cifras altas.

Ministra, yo sé que usted ha estado trabajando con el tema del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), que va a tratar de ayudar a disminuir una de las causales de mayor accidentabilidad y de fallecidos que tiene el país, que es el exceso de velocidad.

Quiero reiterar algo que también he señalado en la comisión respecto de dos temas que me parece importante poner sobre la mesa y allí esperar que logremos consenso por el ministerio para legislar. Uno dice relación con el establecimiento del delito de exceso de velocidad en Chile.

Después de cierto porcentaje de exceso de velocidad, ya no se trata de una actitud temeraria, sino dolosa; es decir, esa persona busca tener un accidente, alguien que conduce por cualquier carretera de Chile a 200 kilómetros por hora.

¡Es tan grave lesionar o asesinar bajo efectos del alcohol o drogas como con exceso de velocidad!

Aquí, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones tiene todo el apoyo para endurecer este tema.

En segundo lugar, un proyecto de ley que presenté aproximadamente hace dos meses, respecto de trasladar la responsabilidad de la seguridad de los vehículos de transporte también al empresario.

Podemos extender la responsabilidad, tanto civil como penal, al empresario respecto del proceso de cuidado de sus vehículos.

Porque hoy, en cualquier tipo de accidentes, el primero que paga es el chofer, pero el primer fiscalizador debiera ser la empresa como tal, debiera verificar todos los antecedentes por los cuales se producen hoy los accidentes y en el evento que realice esto, claramente puede desligarse de la responsabilidad, podía tener un eximente de responsabilidad penal, pero si no lo hace, asume la responsabilidad.

Si hay un tema que me preocupa es el que dice relación con los accidentes y los siniestros de tránsito en nuestro país, y esto es multicausal y si no nos ponemos todos de acuerdo y no trabajamos respecto de este tema, seguiremos teniendo altas tasas de siniestros, de fallecidos, de accidentes graves y menos graves, porque esto hoy no solo golpea a las familias, golpea a la economía del país, al sistema de salud, a las empresas y por consiguiente, gastamos mucho más. Creo que podemos gastar un poco menos generando políticas públicas mucho más drásticas.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Jaime Mulet.

El señor **MULET**.- Señora Presidenta, voy a hacer una pregunta que puede ser respondida después, porque creo que no vamos a tener el tiempo, quizá sí en la próxima sesión, quien venga de parte del ministerio.

Hay una cosa que me preocupa, que dice relación con lo que plantearon los diputados anteriormente, que es el tema de la fiscalización.

Da la impresión que el número de fiscalizadores por vehículo -lo voy a decir en términos muy generales- que debe fiscalizar preferentemente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones -si puede, el ministerio que haga llegar

un estudio-, ha disminuido en los últimos años, se ha ido congelando, es lo que informan los taxistas y los colectiveros en general, quienes reclaman contra los piratas y lo que pasa con los buses interurbanos. Por eso quiero ver los números objetivos.

La ministra de alguna manera planteó que existe la idea de reforzar los 539 fiscalizadores, de elevar el estatus legal digamos de la división. ¿Eso va acompañado de un mayor número de fiscalizadores?

Existe una tendencia, de algún sector en general, de reducir al Estado, es una cuestión de orden política ideológica legítima, creo, y quiero salir de la duda, ¿aquí ha habido una disminución en los últimos 10 o 15 años de las fuerzas fiscalizadoras del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en función de la cantidad de vehículos que deben fiscalizar? Porque cada vez hay más vehículos, más taxis, más transporte no fiscalizado, cada vez hay más viajes.

¿Acá estamos en parámetros razonables? Sería importante comparar hacia atrás, ojalá dentro de Chile y comparar también con otros países respecto de la fiscalización hecha tanto en el sector público directo como en la clase indirecta, a través de la planta de revisión técnica, que es una delegación que hace el Estado a los particulares.

Hacer una comparación y objetivizar eso, pues no lo tengo claro.

Por otro lado, la ministra nos trae excelentes presentaciones y muy completas, me sorprendió la baja tasa de muertes, accidentes asociados a transportes de buses interurbanos, quisiera pedirles si pueden hacer ese estudio con el modelo internacional.

La percepción de todos nosotros es que hay poca fiscalización y que hay que aumentar los fiscalizadores; comparémonos con una época anterior y ojalá con otros países

que tengan buenos estándares.

En general nosotros queremos fortalecer a ese Estado fiscalizador.

Además quiero hacer una pregunta muy puntual, no sé si fue un error técnico, ¿Atacama no tiene buses o no tiene plantas de revisión?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- No tiene buses registrados. Pueden registrarse en otra región y operar en otra.

El señor **MULET**.- Quería aclarar que no fuera un error.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- No, no es que no tenga buses.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Lamentablemente no vamos a tener tiempo para que nos pueda responder, pero sí le pediría que para la próxima sesión se respondan todas estas consultas y así pudiéramos comenzar justamente con eso, y a propósito de aquello, aterrizar un poco el objetivo de esta comisión.

Primero hay que señalar cuáles son los buses que registran hoy mayor tasa de sanciones e infracciones en relación con los puntos que nos han señalado.

Tenemos claridad respecto de las líneas de buses que hoy operan mayoritariamente movilizandopasajeros a nivel país, porque el objetivo es garantizar a la ciudadanía cierta seguridad respecto de cómo están operando nuestro organismos públicos en relación con la fiscalización y los diagnósticos que se tiene de las empresas. Si nos pueden hacer llegar, en la próxima sesión eso.

Algo que también me genera dudas, que dice relación con lo que señalaba la diputada Troncoso, ¿cuál es la competencia que se tiene respecto de las plantas de revisiones técnicas? ¿Cómo operan las fiscalizaciones allí? ¿Y cómo podemos tener datos respecto de la diferenciación entre la metropolitana y las de regiones?

Hay 500 fiscalizadores para 5.000 buses, obviamente nos parece muy poco, pero también sería bueno tener ese dato.

Esa información que nos señala respecto de que hay buses que se registran en una región pero operan en otras, aun sin tener allí competencias para poder fiscalizar, como es el caso de Línea Azul, cuando se trata de buses interurbanos se debía ir a Maule y no se podía en Ñuble, en este caso, porque no daba los kilómetros para tal efecto.

Creo que ahí también puede haber una falencia poco eficiente a la hora de tener un mayor control respecto de los buses que operan en toda las regiones. Aquí, hay un punto para tener a la vista respecto de lo que se está proponiendo como nueva mecánica.

Tiene la palabra el diputado Gabriel Silber.

El señor **SILBER**.- Señora Presidenta, las preguntas pueden ser también evacuadas por escrito, con lo cual se completaría la presentación.

Tal vez la primera comparecencia de la ministra a esta sesión, que es más bien de carácter general.

Uno entiende que esto va más allá de un panel de políticas públicas, lo que va a ser parte tal vez de las conclusiones, pues también pretende perseguir responsabilidades.

Entonces, quiero saber si puertas dentro del ministerio hay sumarios, hay funcionarios suspendidos. ¿Cuál es el estatus actual de la seremi?

Porque, al final del día, a la ministra no se la puede responsabilizar por todas las actuaciones, pero sí es la superior jerárquica del ministerio, y a la sazón, cuando uno ve, en el caso de Cruz Azul, hablamos de una línea importante, aquí, uno siempre en materia de fiscalización habla del perímetro de fiscalización. No hablamos de buses del decreto supremo N° 80, es decir, particulares de difícil fiscalización, sino de los de una línea importante en la región, sobre la cual hubiésemos esperado que esta

fiscalización fuese *ex ante* y no posterior, cuando ya hay seis fallecidos. Esa labor será del Ministerio Público o de otras autoridades que operan con posterioridad cuando hay comisión de delito, pero la actividad fiscalizadora busca anteponerse a ese tipo de situaciones.

Por eso, me gustaría dejar establecido el punto y poner en cuaderno separado la siguiente interrogante: ¿Cuáles son las acciones personales que tomó la ministra respecto de los funcionarios particularmente de la Región de Ñuble? Por ejemplo, preguntar a alguien que sea de confianza si se mantiene la seremi en el cargo o hay funcionarios suspendidos, de haber un sumario administrativo respecto del caso.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- Un antecedente que llama la atención del informe que ustedes nos han entregado es el siguiente.

Hay una resolución de fecha 5 de julio, pero el accidente fue el 29 de julio. Las resoluciones números 944 y 945 indican que justamente allí hay una observancia respecto de una patente adulterada y otras. Entonces, no me calza, pues si de esto se tuvo conocimiento el 5 de julio respecto de esos mismos buses, pero el día 29 ocurre el accidente, entonces, como planteó el diputado Silber, cuáles son las responsabilidades respecto del organismo específico, en este caso Ñuble, que al parecer no tomó las medidas necesarias y suficientes que finalmente pudieron haber derivado en la catástrofe que tuvimos en la región con seis fallecidos, lesionados y otros, situación que ustedes conocen.

Tiene la palabra la ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, podemos operar dentro de las facultades que tenemos. Cuando se detecta este tipo de casos, se reportan al Ministerio Público inmediatamente. Eso es lo que nos corresponde hacer y es lo

que hicimos.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- Quiero precisar que las resoluciones son de su cartera, desde la seremi de Transportes y Telecomunicaciones.

Tiene la palabra la señora Paula Flores.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, eso tiene que ver con la detección de permisos de circulación falsos en la empresa "Línea Azul" con anterioridad al accidente, lo cual fue reportado al seremi de Transportes. Esos buses estaban inscritos en la Región del Maule. Fueron reportados a ese seremi para que iniciara un proceso sancionatorio. Por eso la resolución tiene fecha anterior a la del accidente. Luego vienen las resoluciones posteriores.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- ¿Eso significa que tuvo conocimiento muy anterior respecto de esta situación?

La señora **FLORES** (doña Paula).- De lo que tuvo conocimiento ese seremi fue que en la calle se detectaron tres permisos de circulación falsos de esa empresa. Por eso se inició un proceso sancionatorio, pero, adicionalmente, fue puesto en conocimiento del Ministerio Público. Eran dos situaciones paralelas: se detectaron dichos permisos en la calle, llamamos a Carabineros y lo pusimos a disposición del Ministerio Público, y paralelamente le informé al seremi de Transportes, porque es él quien tiene la atribución de iniciar el proceso sancionatorio, para terminar con una amonestación, suspensión o cancelación de la empresa. Eso se inició antes del accidente. Posteriormente, sucedió el accidente. En el accidente se detectó que el bus tenía una placa patente de un vehículo que no le correspondía. Son cosas distintas. Por eso, la fecha es anterior a la que usted tiene ahí, y posteriormente se inició el proceso administrativo para una suspensión provisional, que es lo que usted tiene ahí, pero eso tiene fecha posterior al

accidente.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- Sin duda. Solo para efectos de aclarar, el permiso de circulación se logra una vez que uno tiene una revisión técnica *ad hoc*. Nadie me va a otorgar un permiso de circulación, pero si con fecha 5 de julio hay un permiso de circulación falso, detectado por el organismo correspondiente, no cabe ninguna duda de que de igual manera pudo haber sido adulterada en una revisión técnica u otra instancia, que es parte de la investigación.

Dejamos planteado esto solo con el fin de que ustedes puedan aclarar esos elementos, sobre todo las responsabilidades, porque finalmente ese es el objetivo de la comisión.

Tiene la palabra la ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Quiero hacer un último comentario y por supuesto traeremos todos los antecedentes.

Este caso excede completamente los márgenes de los tipos de controles que hacemos, porque son más bien de carácter administrativo. Cuando encontramos que hay alguna adulteración, se reporta, como dice Paula Flores, al Ministerio Público. Cuando una empresa cambia la placa y el número del motor de los buses o pone una placa patente a otro bus, incluso estando la revisión técnica bien, porque el vehículo podría haber sido otro, está cometiendo dolo homicida, como lo calificó el fiscal de la Región de O'Higgins. El dolo homicida va mucho más allá de lo que es posible detectar controlando documentos.

Por eso, estamos esperando el resultado de la investigación para entender exactamente qué ocurrió durante toda esta etapa.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).-

Señora ministra, entonces les reiteramos nuestras consultas, y ojalá nos pudieran aclarar con mayor detalle lo que hemos planteado.

Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, me gustaría que la ministra nos acompañara en la próxima sesión, porque estamos recién comenzando esta investigación. De esa manera, podemos empaparnos con la información de todo lo que hace cada una de las empresas de buses, lo que también nos sirve para trabajar con nuestros seremis.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- Sin duda, vamos a citar nuevamente a la ministra para seguir analizando el tema y esperar las respuestas de las preguntas planteadas.

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

-Se levantó la sesión a las 10.06 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,
Redactor
Jefe Taquígrafos Comisiones.