

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°3, celebrada el lunes 14 de octubre de 2019 de 14:32 a 16:10

I.- PRESIDENCIA

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

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

II.- ASISTENCIA

Asisten los (as) diputados (as) María Loreto Carvajal (Presidenta), Eduardo Durán, Marcos Ilabaca, Aracely Leuquen y Rolando Rentería. La Diputada Álvarez, Jenny fue reemplaza por el Diputado Schilling, Marcelo. El Diputado Gahona, Sergio fue reemplazado por el Diputado Norambuena, Iván. El Diputado Sabag, Jorge fue reemplazado por el Diputado Silber, Gabriel. La Diputada Troncoso, Virginia fue reemplaza por el Diputado Van Rysselberghe, Enrique.

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, además del señor Mirko Salfate, Director del Injuv.

III.- CUENTA

1.- Oficio N° 15.045 de la Corporación, por el cual informa que el diputado señor Jorge Sabag Villalobos reemplazará en forma permanente al diputado señor Gabriel Silber Romo.

2.- Correo electrónico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el cual se confirma la asistencia de la señora **Paula Flores, Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes.**

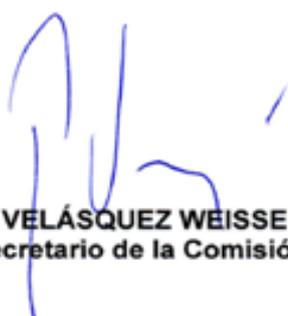
3.- Correo electrónico del Gabinete del señor Director del INJUV, por el cual se confirma la asistencia del señor Mirko Salfate, Director INJUV.

IV.- ACUERDOS

Se acordó pedir información sobre las sanciones en materias de competencia del Ministerio del Trabajo y, convocar a la Dirección del Trabajo y sus organismos competentes respecto de la fiscalización en materia de jornada

laboral y otras. De igual forma, tener información detallada sobre las empresas infraccionadas, sus multas, etcétera.

Se solicitó a la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones informar sobre las escuelas de conductores y de los organismos técnicos; en este caso, los departamentos de Tránsito, en el otorgamiento de las licencias, y si ha habido fiscalización en estas materias, qué es lo que ha arrojado y dónde están las deficiencias que se deben observar en esta temática.



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 3ª, celebrada en lunes 14 de octubre de 2019, de 14.32 a 16.10 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

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

Asisten la diputada señorita Aracely Leuquén, y los diputados señores Eduardo Durán, Marcos Ilabaca, Rolando Rentería, Gabriel Silber, en reemplazo del diputado Jorge Sabag; Marcelo Schilling, en reemplazo de la diputada señorita Jenny Álvarez; Iván Norambuena, en reemplazo del diputado Sergio Gahona, y Enrique Van Rysselberghe en reemplazo de la diputada señora Virginia Troncoso.

Concurrieron, además, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores, y el director Nacional del Instituto Nacional de la Juventud (Injuv), señor Mirko Salfate.

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).- Sobre la Cuenta, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

La presente sesión tiene por objeto investigar el actuar de los órganos de la administración que deben fiscalizar el estado mecánico de los buses de transporte interurbano de pasajeros y de los operadores de plantas de revisión técnica que certifican a esos vehículos.

Para tal efecto, están presentes la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores, y el director Nacional del Instituto Nacional de la Juventud (Injuv), señor Mirko Salfate, a quienes les damos la bienvenida.

Como recordarán, en la sesión pasada se formularon una serie de preguntas en relación con la presentación que hizo la ministra, particularmente respecto de cómo opera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el Programa Nacional de Fiscalización de Transportes. Muchas de esas preguntas fueron recepcionadas por la ministra para ser respondidas en la sesión de hoy.

Tiene la palabra la señora ministra.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, por su intermedio, saludo a los integrantes de la comisión.

En la sesión pasada recogimos las preguntas que se formularon. Además, recopilamos antecedentes adicionales, los cuales dejaremos a disposición de la comisión, que van a permitir conocer todas las acciones que hemos adoptado en relación con el accidente que dio origen a la comisión investigadora.

Para responder las preguntas que se han formulado hemos preparado una presentación, la cual expondrá la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores.

Después de la presentación quedamos disponibles para contestar todas las preguntas que surjan de ella.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la señora Paula Flores.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señor Presidente, la presentación consta de cuatro puntos, los cuales agrupan varias de las consultas que se hicieron en la sesión anterior.

El primer punto versa sobre qué hace el Programa Nacional de Fiscalización de Transportes en las plantas de revisión técnica. El segundo entrega información sobre las empresas de buses interurbanos. El tercero entrega información completa respecto del personal del Programa Nacional de Fiscalización, y cómo este ha evolucionado en el tiempo. Además,

se realiza una comparación entre distintos organismos internacionales en relación con el mismo ámbito. Finalmente, el cuarto punto también responde a las consultas sobre las acciones que ha realizado el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones después del accidente de la empresa Línea Azul.

Pasamos al primer punto, referido a la fiscalización de las plantas de revisión técnica.

En la lámina que ustedes observan hay un cuadro completo con el número de plantas de revisión técnica por tipo y por cada una de las regiones, y el número de inspecciones que hizo el Programa Nacional de Fiscalización de Transportes en 2018 como en lo que va corrido de enero a agosto de 2019. Por ejemplo, en 2018 se realizaron 7.414 inspecciones en total, de las cuales en 2.132 se levantó alguna observación, que posteriormente fue derivada al seremi de Transportes para que, en función de sus atribuciones, pudiera iniciar un proceso sancionatorio.

En lo que va de 2019 se han realizado 5.255 inspecciones, de las cuales 1.343 resultaron con alguna observación.

En la lámina siguiente hay un resumen de las fiscalizaciones realizadas a plantas de revisión técnica en regiones y en la Región Metropolitana, pues las cifras son distintas.

De las más 7.400 fiscalizaciones efectuadas en 2018, 4.472 se efectuaron en regiones y 1.321 terminaron con observaciones.

¿Cuánto fiscalizamos en 2018? En el caso de regiones, cada una de las plantas de revisión técnica fue fiscalizada 44,3 veces en promedio. ¿Qué significa eso? Que cada planta fue visitada cuatro veces en el mes, lo que equivale a una visita a la semana.

En 2019, los números arrojan más o menos lo mismo. Como ustedes pueden observar en la imagen, llevamos 31 visitas en

promedio a cada una de las plantas, lo que arroja cuatro visitas mensuales en promedio.

¿Qué pasa en la Región Metropolitana? En 2018 hubo 2.942 inspecciones, de las cuales en 811 se terminó con alguna observación. Cada planta de revisión técnica en la Región Metropolitana fue fiscalizada al año 77,4 veces en promedio en 2018, lo que significa que realizamos 6,5 visitas mensuales en promedio a cada una de ellas.

Ahora bien, hay que hacer la siguiente distinción.

En el caso de la Región Metropolitana, a diferencia de lo que ocurre en regiones, tenemos plantas de revisión que se dedican exclusivamente a revisar camiones y buses y, además, tienen mayor cantidad de visitas que las plantas tipo B, de automóviles. Por eso, ahí nuestro promedio es bastante mejor. Pero, en el caso de las plantas tipo A, el promedio de visitas son, a lo menos, entre dos y tres veces a la semana, mientras que en las de tipo B es una vez a la semana. Por eso, el promedio da 6,5 visitas aproximadamente.

Desde enero a agosto de 2019, los números arrojan más o menos lo mismo. Hay 56 visitas en promedio a cada una de las plantas de la Región Metropolitana, y el promedio mensual nos arroja 7 visitas por cada una de ellas.

En el punto 2 nos referimos a las características de las empresas de buses interurbanos autorizadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para ello, me imagino que muchos de ustedes saben que la cartera de Transportes publica semestralmente un *ranking* de infracciones de buses interurbanos, que pretende entregar una especie de radiografía de cada una de las empresas y cómo han resultado en función de las infracciones que les han cursado. Además, se entrega información de la antigüedad promedio de cada una de las empresas y de la cantidad de buses con cinturón de seguridad que tienen las flotas.

Cuando en 2012 partimos con la publicación de dicho *ranking*, de manera semestral, tenía dos objetivos muy importantes: primero, que los usuarios tuvieran información con la cual, al momento de comprar un pasaje, pudieran decidir de manera informada en qué empresa viajar, y segundo, que pudiéramos generar un cambio de conducta más rápido en las empresas al verse publicada esa información de manera periódica en la página web del ministerio y del programa de fiscalización de la UOCT. Hoy varias páginas web recogen esa información.

Como señalé, se trata de una medición semestral. El requisito para que las empresas estén incorporadas en ese *ranking* es que hayan tenido en el semestre a lo menos el 40 por ciento de su flota fiscalizada. La medición entrega porcentajes de infracción, antigüedad promedio de la flota y cantidad de buses con cinturón de seguridad.

En la próxima lámina hay un resumen del resultado del último *ranking*. Se midieron cien empresas que tenían más del 40 por ciento de su flota fiscalizada, que correspondía a 3.500 buses aproximadamente. La tasa de infracciones fue de 28,1 por ciento. Este *ranking* se separa en virtud del tamaño de la flota que tiene cada empresa. Ustedes saben que en nuestro país tenemos empresas muy grandes, con más de 1.000 buses, y otras muy pequeñas con uno o dos buses, por lo tanto no es bueno medirlas a todas por igual. Por eso se hace esta separación.

Por ejemplo, las empresas pequeñas, que representan el 3 por ciento del total del parque automotor y que tienen hasta diez buses, suman 29, tienen 150 buses y el 84,7 por ciento de su flota posee cinturón de seguridad. La antigüedad promedio de esas 29 empresas es de 7,9 años.

Luego están las empresas medianas, que suman 53, con 1.311 buses. El 75,8 por ciento de los buses tiene cinturón de

seguridad y su antigüedad promedio es de 8,5 años. Las empresas medianas representan el 26,1 por ciento del total del parque.

Asimismo, las empresas grandes, que son 16, tienen entre 51 y 200 buses. El total de buses que agrupan es de 1.516. El 89 por ciento de esos buses tiene cinturón de seguridad y su antigüedad promedio es de 5,6 años.

Finalmente, las empresas extragrandes, que son solo Pullman Bus y Tur Bus, tienen más de 200 buses y representan el 40,8 por ciento del total del parque. Todas ellas suman 2.051 buses y el 80 por ciento de ellos tiene cinturón de seguridad.

A continuación, tenemos una tabla con cada una de las empresas de buses, pero de la parte superior. ¿Qué quiero decir con ello? Que son las que tienen la tasa de infracciones más alta.

En la primera tabla aparecen las dos empresas extragrandes que existen, con sus características.

En la segunda tabla, referida a las empresas grandes, Pullman del Sur tiene una tasa de infracciones de 43,1 por ciento; Jet Sur, 36,4 por ciento; Expreso Norte TAC, 27,5 por ciento, y Buses Nilahue, 26,2 por ciento.

En la tercera tabla, que considera a las empresas medianas con el porcentaje más alto de infracciones, la primera corresponde a Pullman Berrtur, con 64,7 por ciento; Alberbus, 62,5 por ciento; Buses Andrade, 57,4 por ciento, y Línea Azul, 57 por ciento, dato ampliamente conocido.

En la cuarta tabla, que tiene que ver con las empresas pequeñas, Atacama 2000 tiene 100 por ciento de infracciones. Me detengo en esta empresa, porque tiene solo tres buses. Se le han hecho dos controles y ambos resultó infraccionada. Por eso su tasa de infracción es de 100 por ciento. Buses GGO, que está en la misma condición de la empresa anterior, posee solo tres buses. Se le efectuaron dos controles y en

ambos terminó con infracciones. Por eso su tasa de infracción es de 100 por ciento. Buses Palacios es una empresa que tiene ocho buses. Se le hicieron trece controles y en ocho de ellos tuvo infracciones, por lo tanto su tasa de infracción es de 61,5 por ciento. Entre Valles, que está en cuarto lugar, tiene un 57,1 por ciento de infracciones. De ahí en adelante hasta terminar las tasas de infracciones van bajando. Cabe recordar que las empresas pequeñas tienen solo hasta diez buses.

Cabe destacar que el *ranking* de infracciones considera solo fiscalizaciones e infracciones que ha hecho el Programa Nacional de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

No debemos olvidar que Carabineros de Chile y los inspectores municipales tienen atribuciones para hacer este mismo tipo de control.

Otra cosa importante es que además quien controla las horas de conducción y los tiempos de descanso de estos conductores es la Dirección del Trabajo.

Luego, pasando al punto número tres, un detalle sobre el personal del Programa Nacional de Fiscalización. Aquí hay una comparación con la realidad internacional. En la lámina hay un detalle, porque en el caso de las regiones estas se agrupan en función del tamaño de vehículos que deben fiscalizar.

Por ejemplo, las regiones grandes son Valparaíso y Biobío, que tienen mayor cantidad de vehículos a ser fiscalizados. Tienen 25 personas cada uno de ellos; el parque vehicular está presente en la tabla, y el promedio, para después hacer la comparación con la tabla del lado. El parque a fiscalizar de Valparaíso es de 1.860 controles que debe hacer cada uno de los inspectores de esta región.

También tenemos las medianas, donde está Antofagasta, Coquimbo, O'Higgins, Maule, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos,

con la cantidad de fiscalizadores, los parques a fiscalizar y la cantidad de vehículos que debe fiscalizar en promedio cada uno de estos inspectores.

Luego, están las empresas pequeñas, con un número menor de inspectores, un número menor también de parques a fiscalizar y los promedios por inspector que cada uno de ellos debe realizar al año.

Ahí tenemos una experiencia comparada. En Lima, por ejemplo, existen solamente 94 agentes parecidos al nuestro y ellos tienen que fiscalizar en función de su parque 26.195 vehículos; en el caso de Buenos Aires, tienen 2.600 fiscalizadores, similares a lo que tiene la realidad chilena, son 594 vehículos en promedio cada uno de ellos; la realidad de Madrid, 652 de estos fiscalizadores, 7.502, y en el caso de Santiago, 259 tiene la Región Metropolitana, 7.754 personas. Estamos más o menos parecidos al nivel de Madrid. Buenos Aires tiene menos vehículos a fiscalizar por persona y Lima está muy arriba.

En la lámina se observa un pequeño diagrama de cómo está destinado el personal en función de la cantidad de vehículos a ser fiscalizados en cada una de las regiones. Por ejemplo, las regiones grandes tienen 25 personas, tienen 8 vehículos cada uno de ellos para hacer su labor. Estos son los vehículos que los trasladan, no tiene que ver con la fiscalización. Las medianas entre 11 y 15 personas y las pequeñas entre 6 y 10 personas.

Para el 2020 -esto es importante en la discusión presupuestaria- se nos ha informado que podría aumentar en 6 inspectores la planta de fiscalización.

Aquí se muestra la evolución de la cantidad de personas. También está hecha la separación entre regiones RM. Quisimos poner aquí el aumento que ha tenido el programa desde el 2014 hasta el 2019. En el caso de regiones ha aumentado en un 38 por ciento el total de personas.

En el caso de la Región Metropolitana los números son bastante más bajos; solamente un aumento de un 15 por ciento. Incluso, en los últimos años ha habido algunas disminuciones muy menores. Lo que está al lado es una tablita con el aumento del parque automotriz de nuestro país, que fue una de las consultas que nos hicieron en la reunión anterior; cómo ha andado la evolución del personal de fiscalización respecto del aumento del parque automotriz. Ustedes pueden ver los porcentajes que podemos comparar con los números de las tablas que les acabo de mostrar.

Acciones después del accidente de Línea Azul.

Les puedo contar que el ministerio pidió a las plantas de revisión técnica, que son las encargadas de revisar la coincidencia del número de chasis y motor con el vehículo que están revisando, que empezaran a guardar una fotografía de esta revisión, y así nosotros nos aseguramos de que este control efectivamente se haga, cosa que es posible que uno tenga dudas respecto de lo que pasó con el accidente, que un mes antes este bus había pasado su revisión técnica.

Además, las seremis de Transportes solicitaron a cada una de las empresas de buses interurbanos que nos remitieran sus permisos de circulación para revisar la autenticidad de estos documentos. A la fecha ya hemos recibido el 82 por ciento de estos documentos y se está haciendo una revisión.

También implementamos un operativo especial focalizado en el resto de las empresas que no han contestado. El foco es ver qué está pasando con sus permisos de circulación y con la verificación de las condiciones técnicas y de seguridad de cada uno de estos buses.

En el caso de las plantas de revisión técnica se está analizando la posibilidad, desde el punto de vista jurídico, de pasar de una fiscalización presencial a una fiscalización remota utilizando las cámaras que están instaladas en cada una de las plantas de revisión técnica, con lo cual nos vamos

a asegurar de que cada vez que estemos fiscalizando ni el concesionario ni el jefe de planta ni los mecánicos sepan cuál es la línea, cuál es la planta, cuál es la hora y el lugar que vamos a estar controlando, porque lo que pasa hoy -lo vieron en los datos que les entregué- es que la cobertura de fiscalización a plantas de revisión técnica no es baja.

Sin embargo, cada vez que vamos los procesos se hacen un poco más lentos, se hacen de manera efectiva y lo que queremos ahora, al pasar a una fiscalización más bien remota, es tener mejores resultados con las plantas de revisión técnica, que hagan mejor su trabajo interno de control hacia sus mecánicos, hacia sus procesos y en todo en general.

Responsabilidad de los actores. Aquí nos preguntaban cómo se mueve la responsabilidad al interior del ministerio y dentro de la misma empresa de buses.

En el caso de las empresas de buses tenemos varios actores responsables del servicio, que es el responsable de que se preste íntegramente el servicio de transporte de pasajeros. Aquí hablamos del cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias, y este responsable tiene la responsabilidad penal -valga la redundancia- que puede afectarle en el caso de que pase cualquier cosa.

También está el propietario del vehículo, que también tiene responsabilidad civil y penal, y el conductor del vehículo en las mismas circunstancias.

Es por eso que en el caso de los imputados de Línea Azul hoy tenemos a su propietario, a su conductor. En el caso del propietario, es la empresa de Línea Azul; también al conductor sancionado, y el jefe de planta, quien también enfrenta cargos.

En el caso interno de la subsecretaría, las competencias de los inspectores del Ministerio de Transportes; como ustedes saben, tienen amplias competencias otorgadas por Ley

de Tránsito para fiscalizar todas las normas ahí establecidas, y también los establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes donde encontramos las plantas de revisión técnica.

Los inspectores al momento de fiscalizar, cada vez que detecten alguna infracción se hace una denuncia al juzgado de Policía Local. En el caso de los establecimientos, se hace un reporte a los secretarios regionales ministeriales.

En el caso de que estos secretarios regionales ministeriales reciban los reportes, ellos tienen la atribución para aplicar sanción administrativa, que según el reglamento de transporte de pasajeros pueden aplicar sanciones como la cancelación del servicio, la suspensión del servicio o la amonestación por escrito.

Muchas gracias.

El señor **SILBER** (Presidente).- Muchas gracias por su exposición.

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

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, solo quiero resumir que tenemos una cobertura permanente.

Existe por alguna razón la idea de que hay un énfasis en los fines de semana largo, que es cuando actúa fiscalización, pero esto es permanente. Son más visibles en los fines de semana largo, pero como ustedes vieron, es una tarea que está constantemente realizándose dentro del marco de las facultades que tenemos.

Por otro lado, y tal como lo vimos en las últimas láminas, hay elementos de dolo en este caso particular, que difícilmente son detectables con las facultades de nuestros inspectores, pues no tenemos facultad de investigación policial; sí reportar al Ministerio Público lo que se ha hecho en todos los casos. Tengo una cantidad de documentos que dan cuenta

de todas las acciones que hemos tomado desde el inicio en cada uno de los casos que son analizados.

Principalmente quiero destacar lo que estamos haciendo para digitalizar los sistemas, pues en la medida en que controlemos con papeles impresos, la probabilidad de adulterar esos documentos es mayor. Tengo una presentación, pero no sé si tendremos tiempo para verla durante esta sesión.

Si tenemos acceso a los registros originales de, por ejemplo, la revisión técnica -como se está haciendo actualmente- reducimos la posibilidad de falsificar. En el caso de las revisiones técnicas, actualmente se están emitiendo en forma digital, y se entrega a la persona solamente un código QR, de manera que Carabineros, a través de ese código, pueda acceder al registro original de la revisión técnica. Esto mismo estamos tratando de hacer con la placa patente del vehículo, de manera que sea el acceso a la base de datos del registro completo del vehículo y que la cédula de identidad aporte los antecedentes del conductor.

En ese proyecto estamos trabajando, y me acompaña Daniel Godoy, encargado de informática, que, si tenemos tiempo, y con su venia, podría presentar el estado de avance, señor Presidente.

El señor **SILBER** (Presidente).- Gracias, señora ministra.

Vamos a dar a los parlamentarios la posibilidad de que hagan consultas.

Tiene la palabra el diputado Marcelo Schilling.

El señor **SCHILLING**.- Señor Presidente, algunas preguntas para complementar la información que nos entrega la señora Paula Flores.

En 1990, en Chile circulaba un millón de vehículos, contados los tractores. Por la información que aparece ahí, en 2018, circulaban 4,5 millones y algo más. En relación a ese ritmo de crecimiento del parque vehicular, ¿cómo ha crecido

el programa de fiscalización, sobre todo la evolución del aumento del personal?

Señora ministra, el Programa Nacional de Fiscalización de Transportes ya se ha convertido en una necesidad permanente del sector público. Sin embargo, tengo entendido que su personal sigue siendo casi enteramente contratado a honorarios. ¿Hay alguna perspectiva de que esto se modifique y de que los funcionarios tengan además responsabilidad administrativa por lo delicado de la función fiscalizadora que realizan?

El señor **SILBER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Marcos Ilabaca.

El señor **ILABACA**.- Señor Presidente, las cifras entregan datos muy interesantes y son dignas de análisis. Se señaló acá que en 2019, de las 3.135 fiscalizaciones en regiones, 756 de ellas -un porcentaje altísimo- sale con infracciones. En Santiago las cifras son superiores, es decir, de 2.120, 811, es decir, aproximadamente el 40 por ciento, salía con infracciones.

Entonces, señora Flores, ¿cuántas sanciones y qué sanciones se han aplicado a las empresas?

Recién estaba revisando la ley y el reglamento para plantas de revisión técnica y me doy cuenta de que para proceder al cierre deben ser causales muy estrictas y difíciles de determinar. Entonces, imagino que debe haber pocos cierres, y existen causales de amonestaciones por escrito, que son bastante graves como para ser una simple amonestación.

En consecuencia, también quiero saber si el ministerio ha revisado el reglamento para plantas de revisión técnica, a fin de actualizarlo.

Otro asunto que dejó ver la señora Paula Flores, es que no existiría un cruce de información respecto del tipo de infracción: si ha sido aplicado por la Dirección del Tránsito, por el Ministerio de Transportes o por Carabineros. ¿Existe

esa información, sistematizada? ¿Es posible que la podamos tener?

Por último, y disculpe por ser majadero con este tema, insisto en que debemos actualizar el sistema y las técnicas de fiscalización, porque podemos tener muchos más fiscalizadores y hacer una pega tan buena como la que se hizo para el 18 de septiembre, que fue espectacular en términos de fiscalización, pero sigue habiendo accidentes.

Entonces, también debemos revisar la posibilidad de traspasar estas responsabilidades no solo al ministerio; es fundamental que las empresas de transporte, en particular, tengan responsabilidad en el ámbito de la fiscalización o de la autofiscalización, y lo mismo respecto de las plantas de revisión técnica. Es decir, hoy contamos con normativa que se refiere a la responsabilidad de las empresas y creo que esas materias necesariamente deberían estar incluidas en ese ámbito.

Reitero la invitación, señora ministra, a revisar el proyecto de ley de responsabilidad compartida, que está en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, en orden a que los primeros responsables del proceso de fiscalización sean las empresas; que las empresas inviertan en fiscalización, porque al disminuir los accidentes, ganamos todos. Uno de tantos casos es la alta tasa de ausencia del cinturón de seguridad. En consecuencia, algo no funciona en las empresas, que, como dije, deben invertir. No es posible que ganen y tengan grandes utilidades, pero no sean capaces de invertir en seguridad. Nótese que cuando hablamos de un 20 por ciento de ausencia de cinturón de seguridad en empresas grandes, se trata de un número importante de vehículos.

Es cuanto quiero decir, señor Presidente.

El señor **SILBER** (Presidente).- Quiero precisar una pregunta que hice en la sesión anterior y que veo que no ha

sido satisfecha, salvo que yo la haya omitido en el transcurso de esta sesión. Pido excusas si ese es el caso.

Una cosa son las políticas públicas, las conclusiones, las propuestas y cómo reaccionamos institucionalmente a partir de este caso, que ha causado conmoción en la opinión pública, porque hubo muertes, porque hay una investigación que lleva adelante el Ministerio Público, donde salta a la vista que se adulteraron permisos de circulación y revisiones técnicas falsas, cuestión que motivó en parte esta comisión investigadora, y se remitieron los antecedentes al Ministerio Público.

Con todo, para conocer los protocolos que aplica el ministerio en este caso, ¿cuál es el estado actual del sumario administrativo, si lo hubiere? ¿Hay funcionarios suspendidos temporalmente? ¿Se lleva adelante dicho sumario administrativo? ¿Está en ejercicio la actual titular de Transportes de la región?

Por otra parte, esa empresa ya había abusado de la mala fe adulterando instrumentos públicos, ¿cuál fue la acción posterior, previa al accidente de tránsito? ¿Hubo una fiscalización completa de la empresa? Porque si yo sé que esta empresa actúa de mala fe y además tiene permisos de circulación falsos, lo que es adulteración de instrumentos públicos, ¿por qué no saltó a la vista?

Bueno, pido que haga una suerte de zoom al perímetro de fiscalización de la empresa. Si yo sé que alguien contraviene la norma respecto de uno, dos, tres, cuatro buses, lo lógico es que ese sea el patrón de conducta de la empresa. Entonces, ¿por qué no se le suspendieron inmediatamente sus funciones, dada la gravedad de los hechos? Estamos hablando de antes del accidente de tránsito. Por consiguiente, me gustaría mayor precisión por parte de la autoridad en esa materia.

Tiene la palabra el diputado Eduardo Durán.

El señor **DURÁN** (don Eduardo).- Señor Presidente, la semana pasada, en la sesión anterior, se habló del *ranking*, que en esta presentación también usted mencionó.

Entiendo que el usuario debe tener conocimiento de las oportunidades en que las empresas han sido multadas, los motivos, pero no es responsabilidad del usuario, porque muchas veces hay pocas líneas donde tiene que elegir. En las zonas rurales es una o dos líneas. Por lo tanto, el usuario no puede discriminar en el uso del servicio público de transportes; además, no es su deber, sino que es deber de las empresas y del Estado resguardar que el servicio esté en óptimas condiciones. Por tanto, me gustaría saber cada cuánto tiempo, con qué periodicidad está actualizado ese ranking.

En segundo lugar, cuando fui gobernador de la provincia de Ñuble me enfrenté a un accidente grande, de similares características, pero de mayor magnitud, en el que murieron cerca de 20 pasajeros; un accidente de tránsito provocado por una línea de buses interurbanos. Me gustaría saber si hay alguna mesa de trabajo en la que el Ministerio de Transportes establezca, de forma definitiva, un protocolo para que esto sea solucionado.

Creo que la empresa Línea Azul obró mal. Sin duda, hay buenos empresarios, pero también hay pésimos empresarios. Por eso, reitero, con el fin de evitar accidentes, me gustaría saber si hay una mesa de trabajo en la que se gestione lo relacionado con las infracciones, con comprobar la veracidad de los documentos, de la placa patente, en fin, algún trabajo que el Ministerio proponga, de manera que esto, a futuro, se aminore o, idealmente, no vuelva a ocurrir.

El señor **SILBER** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la ministra Gloria Hutt.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, voy a contestar una

parte y Paula va a complementar con algunos datos más específicos.

Sobre los tipos de contratos de los fiscalizadores, estos tienen una condición especial que les da la ley para hacer el tipo de control que llevan a cabo. Además, deben tener seguros y, para ser objeto de seguro, tiene que tener una característica especial. Paula va a dar a conocer los datos.

En cuanto a los reglamentos de las PRT y cómo vamos aumentando el control y la seguridad, en esto ha habido una evolución muy contundente en Chile. Al comparar las tasas de aprobación y de rechazo de las plantas de revisión técnica, en el tiempo de las plantas manuales había un 3 por ciento de rechazo; las tasas actuales son de alrededor de 30 por ciento de rechazo. Es decir, las revisiones ahora son mucho más exigentes y con equipamiento de mucho mejor calidad. De hecho, si no me equivoco, solo quedaba una planta manual y ya se licitó, por lo que tenemos la totalidad de las plantas con la tecnología para hacer una revisión más exigente.

Ahora bien, hay protocolos de seguridad y, como dijo Paula, queremos hacer el control de las plantas con algún elemento sorpresa, es decir, que no todo sea visiblemente con un fiscalizador que llega, ya que, como es obvio, cuando llega el fiscalizador las cosas funcionan bien. Por eso, también nos importa visitarlas muy seguido, porque eso hace que, por lo menos, funcionen en un estándar que da seguridad a las personas.

Sobre la cantidad de fiscalizadores y la proporción con el parque, creo que hay efectos que se cruzan un poco. Efectivamente, aumenta mucho el parque, pero evidentemente no ha aumentado en la misma proporción el número de fiscalizadores. Sin embargo, ha aumentado la tecnología, lo que nos permite un mejor control y una mayor cobertura con menos personas. A eso queremos apuntar con la digitalización de los trámites y accediendo directamente a las bases de datos.

Esperamos mejorar en eso. Por ejemplo, el proyecto de ley del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones también refuerza el rol fiscalizador, transforma el programa, que actualmente es un programa presupuestario en una División del Ministerio, y define su estructura, con el fin de darle mucho más peso dentro del trabajo normal.

No puedo dejar de mencionar que, según las estadísticas de accidentes, la mayor parte ocurre por fallas humanas. Por tanto, para evitar los accidentes, que es el objetivo que nos convoca, es una combinación de fiscalización y de mejor conducción. En eso, Conaset hace un esfuerzo muy grande y es lo que estamos tratando de hacer con el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, que es controlar la velocidad por medios digitales, porque la velocidad está en la mayor parte de los accidentes, especialmente cuando hay fallecidos.

Respecto de la pregunta del diputado Silber, sobre sumarios administrativos internos, no hay un sumario, porque no hemos detectado que, dentro de las facultades y obligaciones que tienen el seremi o cualquiera de las autoridades de Transportes, se haya transgredido algo que haya dado lugar al accidente. Sí hemos activado una serie de medidas, que no habíamos activado antes, como suspender la operación de la empresa. Para eso, tuvimos el respaldo del fiscal de Rancagua que está llevando el caso. De hecho, la empresa presentó un recurso de protección en mi contra por la decisión de suspensión de operaciones, pero el tribunal nos dio la razón; es decir, acogió los argumentos con los cuales suspendimos esa operación, cosa que hasta ahora no había sido posible hacer.

Tengo todos los documentos -los puedo dejar a disposición de la comisión- que dan cuenta de todas las comunicaciones que hicimos desde las distintas seremis para Carabineros y para el control del resto de la flota, amén de todos los

procesos sancionatorios que se pusieron en marcha a raíz de los primeros antecedentes que tuvimos, antes del accidente incluso.

Sobre la actualización del ranking, creo que Paula puede explicar eso de mejor manera.

Y en cuanto a una mesa de trabajo con protocolos para resolver, ciertamente es una buena medida, pero nosotros estamos activando medidas internas de mayor eficacia, como no solo reportar al Ministerio Público, sino suspender operación junto con el reporte del Ministerio Público. Como dije, hasta ahora eso no lo hemos hecho, pero, en estricto rigor, un vehículo que tiene permiso de circulación falso, no tiene permiso de circulación, por lo que no puede seguir circulando. Ahora, hay una interpretación legal que hace difícil que podamos usar solo eso para suspender, porque no tenemos las facultades, eso lo puede hacer Carabineros. Pero, en este caso, dado que ya lo hicimos y que el tribunal nos dio la razón, creo que podemos reforzar esa vía como canal. Además, Paula reportó que el 82 por ciento de las empresas respondió con sus documentos, están validados, están todos bien. Las que no han contestado, la semana pasada les enviamos una comunicación indicando que tienen un plazo de siete días -se cumple esta semana-, si no los mandan, va todo al Ministerio Público para iniciar una investigación y suspender las operaciones, porque existe sospecha fundada de que no están entregando los documentos porque podría haber algún tipo de irregularidad.

Así es que estamos usando el mecanismo de suspender operaciones cuando detectamos este tipo de casos.

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

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, respecto de la cantidad de personas que tiene del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, en regiones, entre

2014 y 2019, ha aumentado en 38 por ciento y, en la Región Metropolitana, entre 2014 a 2019, ha aumentado en 15 por ciento.

Respecto de la modalidad de contratación, para responder al diputado Schilling, en tres años el programa de fiscalización pasó de un 12 por ciento de personal a contrata a 36 por ciento. Este año también estamos en el mismo proceso, a partir del 1 de enero se va a contratar a 26 personas más en calidad de contrata, lo que nos va a permitir llegar a 41 por ciento del total del personal contratado en la modalidad de contrata. Ha sido un trabajo arduo el que hemos hecho.

En la lámina se puede observar que en la Región Metropolitana hay un año con disminución en el número de personas, de 267 a 264, lo que tuvo que ver con los costos asociados de pasar de personal a honorarios a personal a contrata; por lo tanto, tuvimos que hacer una rebaja, pero hay un importante avance con lo que tiene que ver con la contratación del personal a contrata en nuestro programa.

Respecto del *ranking* de infracciones, le encuentro razón al diputado Durán. Efectivamente, tenemos ciudades en donde solo hay una empresa y la gente no puede elegir entre una y otra, pero tenemos muchas otras en que sí existe; por lo tanto, el objetivo no es que ellos tengan la responsabilidad de fiscalizar o de hacer nada, sino que en el caso de que tenga más de una pueda elegir entre la que tenga mejores resultados.

Ese es el objetivo del *ranking*. Se actualiza de manera semestral, desde el año 2012 a la fecha; incluso, hay información valiosa que, además, es utilizada por universidades y varias organizaciones. Es información que está presente, y caracteriza a las empresas de buses interurbanos.

En cuanto a la información compilada de todas las fiscalizaciones y organismos que nos corresponde controlar en las empresas, vamos a tratar de conseguirla. Lo que actualmente

está publicado en las presentaciones solo corresponde a lo que hace el Programa Nacional de Fiscalización en plantas de revisión técnica o buses interurbanos, que fue la presentación que hizo la ministra en la sesión anterior.

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

El señor **SCHILLING**.- Señora Presidenta, no sé si corresponde la pregunta, pero quién fiscaliza a las escuelas de conductores.

La señora **FLORES JAMASMIE** (doña Paula).- Está dentro de los establecimientos, la ley nos faculta para fiscalizar todo lo que está regulado en la Ley de Tránsito, al igual que Carabineros de Chile, inspectores municipales y los establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes, esto es las plantas de revisión técnica, las escuelas de conductores y los gabinetes psicotécnicos, que son las municipalidades que otorgan la licencia de conducir.

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

Quiero aprovechar de insistir a la ministra que no me quedó claro el informe que se nos entregó la semana pasada respecto de la fiscalización hecha a los buses Línea Azul, sobre todo en las fechas que eran anteriores, con casi un mes de anticipación, que en definitiva arrojó una falsificación de permiso de circulación.

Respecto de las medidas que, eventualmente, pudieran haberse tomado en la fiscalización de todas las empresas o del hecho de haberse pesquisado esta documentación falsa, podría haberse presumido que el resto de las máquinas también pudieran tener algún tipo de responsabilidad o anomalía respecto del funcionamiento, me refiero a Línea Azul.

Segundo, ¿qué pasa con los departamentos de tránsito de los municipios? Cuando hay licencias de conducir u otros, ¿cómo se coordina el trabajo para estos efectos?

Cuando uno ha sido parte del mundo municipal, conoce la información, pero no sabemos si es efectiva respecto del otorgamiento de licencias a personas no aptas.

¿Qué control o qué fiscalización existe al respecto? ¿Qué datos tenemos de lo fidedigno que pudieran ser aquellas licencias? Lo pregunto porque, obviamente, hay falla humana, por lo tanto, se podría generar alguna investigación al respecto.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, adoptamos las medidas que dentro de nuestras facultades corresponden, como, por ejemplo, reportar al Ministerio Público para que investigara.

Dentro de las facultades que la ley establece, no tenemos la de suspender operaciones por esa causal. Eso es lo que innovamos, lamentablemente, ocurrió *ex post* del accidente, porque como existía evidencia suficiente decidimos tomar esa decisión, además que había contundentes antecedentes para adoptarla, lo que después ratificado por el caso particular que tenía una evidencia de dolo de una extensión mucho mayor que la adulteración de los permisos de circulación; incluso, estaba cambiada la patente del vehículo, la revisión técnica se había hecho con la placa de número de motor de otro vehículo, es decir, era un dolo que excedía largamente la falsificación del permiso de circulación.

Lo que hicimos fue cambiar nuestra acción pues, dada esta evidencia y como indicaba antes, un permiso de circulación falso es equivalente a no tener permiso, que finalmente se traduce en un impedimento para circular. Pero eso tampoco está dentro de nuestras facultades, le compete a Carabineros o bien disponerlo el Ministerio Público.

En este caso en particular, usamos la facultad basada en la evidencia que acompañaba al caso, pero no como una medida general. Ahora, en el grupo de empresas que no ha respondido

o que al segundo llamado tampoco responda, usamos el mismo argumento porque eso nos hace pensar que efectivamente hay una mala práctica empresarial, por lo cual no están contestando. Por eso vamos a reportar al Ministerio Público, pero si no tenemos evidencia de que existen documentos falsos, no podemos suspender a la empresa. Hay facultades legales dentro de las cuales podemos actuar.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Si me permite, quiero insistir en el punto. A lo mejor la pregunta precisa es otra.

Si se detectó documentación falsa o bien ustedes no tenían competencia para suspender operaciones y se podría haber denunciado al Ministerio Público o a Carabineros, ¿en qué plazos se hizo y quién lo hizo? Si esto ocurrió el 6 o 7 de julio y el accidente fue el 29 de julio, ¿cuáles fueron las acciones concretas que ustedes, como ministerio, adoptaron en el período intermedio?

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Sí se hizo, después venía otra respuesta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Es que para mí es importante y creo que para la comisión también conocer ese detalle, dado que ese accidente provocó una tragedia con resultado de muerte.

La señora **FLORES JAMASMIE** (doña Paula).- Tiene razón, Presidenta.

Cada vez que se detecta un permiso de circulación falso, los inspectores llaman inmediatamente a Carabineros por constituir un delito, pues no tienen atribuciones para tramitarlos. Ellos detectan el permiso de circulación falso o la licencia de conducir falsa, que también lo hacen los inspectores del ministerio, se llama a Carabineros, se acompaña e inmediatamente se cursa la denuncia a la fiscalía y quedamos como testigos por haber detectado el hecho.

Por lo tanto, esto queda denunciado a la fiscalía en el minuto que ha sido detectado.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En este caso, ¿en qué fecha se denunció?

La señora **FLORES JAMASMIE** (doña Paula).- Hubo 2 o 3 permisos de circulación -si mal no recuerdo- en la empresa Línea Azul que fueron detectados como falsos, no sé si el mismo día. Entiendo que la semana anterior a la fecha del accidente fueron denunciados inmediatamente al Ministerio Público.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Me queda claro, pero de la misma manera que ustedes, no me hace mucho sentido. Entiendo que cuando la ministra nos dice: "Ahora nosotros estamos tomando las medidas, a lo mejor sin tener las atribuciones, de tal manera de no actuar *ex post*, sino que preventivamente, más allá de que podamos revertir aquella situación y podamos generar competencias para que nosotros tomemos esa decisión".

Entonces, uno hubiese esperado -hablo como diputada- que antes se hubiese accionado de igual manera. Segundo, si se hace la denuncia y efectivamente se hizo, como ustedes dicen, una semana antes del accidente, me gustaría chequearlo y saber la fecha, ¿pero no habría sido mejor, como acción propia de la seremi, del ministerio con sus encargados en la región, haber solicitado la fiscalización del resto de los buses? A lo mejor se hizo, sería interesante conocerlo, porque, insisto, no solo respecto de lo que pudo haber ocurrido o prevenido de esta línea de buses, sino también del accionar que hoy toma el ministerio de todas las líneas de buses, porque es evidente que eso pudo haber -tal vez, no- hecho la diferencia.

La señora **FLORES JAMASMIE** (doña Paula).- Señora Presidenta, en la lámina aparece el detalle del *ranking* de infracciones de buses interurbanos, pueden ver que la empresa

Línea Azul, en el semestre de enero a junio del presente año, fue fiscalizada en cien oportunidades.

Esa empresa tenía una flota de 32 buses y en cien oportunidades fue fiscalizada. Dentro de esas fiscalizaciones, se cursaron 57 infracciones, que son infracciones a la Ley de Tránsito, pero solo hubo dos retiros de circulación, que se dan cuando hay faltas graves a las condiciones de seguridad. Por ejemplo, encontrar un bus con el dispositivo de control de velocidad desconectado, inmediatamente, además de cursar la infracción, que cuenta en una de esas 57 infracciones, ese bus es retirado a aparcaderos municipales.

También, en el caso de los dos permisos de circulación falsos detectados la semana anterior al accidente, en dos buses de la empresa Línea Azul, fueron denunciados al Ministerio Público en ese mismo minuto.

Después, lo que viene es que esos reportes se envían al secretario regional y, lamentablemente, en esa semana ocurrió el accidente, y se inició inmediatamente el proceso sancionatorio para aplicar sanciones administrativas que, además, se juntaron con la detección del chasis que no correspondía al bus que estaba circulando.

Esas causas se sumaron a los dos permisos de circulación falsos. Insisto, para perseguir la responsabilidad administrativa y no penal, porque la penal ya estaba denunciada al Ministerio Público, en eso transcurrió una semana, lo que terminó con la suspensión condicional de toda la empresa, tanto buses interurbanos como rurales.

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

El señor **ILABACA**.- Señora Presidenta, quiero insistir con un aspecto que mencioné en la intervención pasada. Vi el reglamento de la planta de revisión técnica y ahora me voy al decreto N° 212.

¿Sabían ustedes que, a pesar de las grandes infracciones delictuales que cometió Línea Azul, el ministerio no tiene facultades para la cancelación de la línea? Lo máximo que puede hacer el ministerio es suspender, porque lo que cometió se encuentra en las causales de suspensión del artículo 91 del decreto N° 212.

Entonces, creo que -en particular, el ministerio- debemos revisar la normativa, porque ¿no es posible que, en una figura delictual, en la que se hizo todo, todo, todo para terminar en una acción criminal, no tenga una sanción grave como el cierre y la cancelación seguida del registro de inscripciones!

Claro, podemos decir que falsificaron, cambiaron el chasis, es decir, estamos hablando de situaciones supergraves que no son solamente responsabilidad del chofer, creo. Aquí, existía una institucionalidad destinada a cometer este tipo de ilícito, con dolo homicida, pero pese a este dolo homicida, por el decreto N° 212 y el reglamento, la máxima sanción es la suspensión administrativa, independiente de lo que la justicia penal, que va por otra vía, aplique.

Señora Presidenta, por su intermedio insisto a la ministra, veamos la normativa. Creo que es necesario revisar las causales de aplicación de sanciones del decreto N° 212, porque podemos terminar en situaciones extremas como esta, en las que le vamos a pegar un "palmazo en el trasero" y le vamos a decir que lo vamos a suspender por tal cantidad de días, que es lo máximo que hoy el ministerio puede hacer.

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

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, precisamente por eso la suspensión se aplicó, fue posible y respaldada por un tribunal por la abundancia de antecedentes que hubo en este

caso en particular, y a eso me refería cuando mencioné las facultades dentro de las cuales podemos actuar.

Todo lo que correspondía hacer se hizo. Por eso no hay un sumario administrativo interno respecto de que alguien no haya hecho lo que debía. Dentro de sus facultades, Fiscalización hizo lo que debía, los fiscalizadores detectaron este caso y dieron cuenta. No hay un vacío, porque alguien no haya cumplido su responsabilidad, internamente en el ministerio.

Coincido en que la normativa es débil en la sanción, porque está hecha para la buena fe y para que uno tenga, a lo mejor, un desfase de plazo, que no haya renovado su permiso de circulación, para esos casos, pero para casos como este, que sale de todos los moldes, la normativa no está preparada y creo que le faltan estas herramientas.

En ese caso, fue la evidencia de dolo tan amplio que nos permitió tomar la decisión de suspender, con un riesgo, por lo que usted indica, pero siendo respaldada por el tribunal dada la situación particular.

Sin embargo, no se trata que esta situación particular nos deje listos para suspender cualquier otra cosa, que es lo que debería ocurrir, porque efectivamente un vehículo sin permiso de circulación como corresponde, al día y vigente, no debería estar circulando y si es reiterativo la empresa tampoco debería seguir funcionando.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A propósito de este caso y otros, porque recuerdo que el caso de La Araucanía también tiene que ver con un permiso de circulación falso. Tal vez sería interesante conocer, quizá en la próxima sesión, los momentos de la fiscalización y qué buses fueron fiscalizados, porque, insisto, por un lado está la norma que de cierta manera me restringe o me pone un techo y, por otro, el poder amplio que tiene el ministerio para fiscalizar.

Si bien pudo haber habido cien controles, pero si cincuenta de esos controles corresponden a los mismos buses o a la misma máquina, la verdad es que no sirve de mucho.

Tal vez, cuando hay antecedentes de esta categoría, sería interesante descifrar cuáles fueron los buses fiscalizados y en qué momento fueron fiscalizados, porque, de esa manera, se tiene una información más contundente.

Este dolo que observa el tribunal, que a la vista de todos es tardío, pudo haberse detectado con mucha anterioridad, porque si hay una fiscalización extendida a todos los buses, es diferente a que sea solo el número de control, es decir, ¿se fiscalizaron los cien buses? O, ¿se fiscalizó un mismo bus varias veces?

Entonces, la comisión debe darse la tarea de ver cómo está operando la fiscalización respecto de las empresas, más que a un número determinado de buses ni cuántas veces pudiera ser fiscalizado un bus o un recorrido.

A lo mejor, ahí también hay un quehacer interesante que ustedes puedan mirar.

La señora **FLORES JAMASMIE** (doña Paula).- Señora Presidenta, nosotros fiscalizamos más o menos, en promedio, una vez al mes cada uno de los buses interurbanos de nuestro país. No tengo el porcentaje a mano, pero al menos el 40 por ciento de la flota fue fiscalizada en el semestre, que es condición para estar en el *ranking*.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Entonces, hay un límite: al menos el 40 por ciento.

La señora **FLORES JAMASMIE** (doña Paula).- Por favor, me buscan el porcentaje para saber cuántos de los 32 buses de esa flota fueron fiscalizados de enero a junio.

Respecto de los permisos de circulación falsos, los detectamos el miércoles 24 de julio y el accidente fue el lunes 29, o sea, pasaron dos días hábiles. Se denunció inmediatamente al Ministerio Público y dos días hábiles después el

seremi tuvo la información de estos permisos de circulación falsos para iniciar el proceso sancionatorio.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Solo quiero precisar que en el informe que nos entregaron había infracciones, si mal no lo recuerdo, del 6, 7 de julio. Es decir, al parecer se pesquisaron antes y la denuncia fue hecha esa fecha. No sé si ustedes pueden chequear el informe, yo lo voy a revisar, pero era 6, 7 de julio.

La señora **FLORES JAMASMIE** (doña Paula).- Según los antecedentes que tengo acá, el miércoles 24 de julio detectamos dos permisos de circulación falsos de Línea Azul, los que fueron inmediatamente denunciados al Ministerio Público, y dos días hábiles después, el lunes 29 de julio, fue el lamentable accidente donde fallecieron seis personas.

Señora Presidenta, tomo su solicitud. En la próxima reunión traeremos un detalle completo de los cien controles y lo que pasó el primer semestre.

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

El señor **ILABACA**.- Señora Presidenta, me quiero referir a un tema planteado por el diputado Schilling y que fue ratificado por la ministra. Si vemos las causales de accidentes de tránsito, de acuerdo con los estudios de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), ese tipo de infracciones son menores. Estamos hablando de un porcentaje bastante pequeño en relación con las tasas de accidentabilidad; por lo demás, la ministra tiene razón.

En conformidad con los datos de la Conaset, los accidentes son causados generalmente por manejo a exceso de velocidad, en estado de ebriedad o no estar atento a las condiciones del tránsito. Esas son las tres variables que, en definitiva, causan la mayor cantidad de accidentabilidad en Chile. Debido a ello -insisto-, el exceso de velocidad sobre ciertos niveles debe ser considerado delito en nuestro país. No me

cansaré hasta conseguir que sea sancionado, y lo he planteado desde hace rato en la comisión. El exceso de velocidad extremo es una acción criminal, tanto en sectores rurales como urbanos. Hay que atender el hecho de manejar a 180 kilómetros por hora en carreteras diseñadas para 120 kilómetros.

No obstante, la ministra tiene razón. Muchas razones por las cuales ocurren accidentes dicen relación con la poca preparación de los conductores al momento de llevar adelante el manejo y la conducción de un vehículo. Son ellos los responsables de aquello, sea por exceso de velocidad, por excesivo consumo de alcohol, por no estar atento a las condiciones del tránsito o por ir hablando con celular. Es esa línea, espero que el ministerio ponga urgencia al proyecto que se está discutiendo en el Senado respecto del uso de celulares, porque, de lo contrario, pasarán cinco años y la gente seguirá matándose por no estar atento a las condiciones del tránsito debido ello.

Por lo tanto, pido que se oficie en orden a establecer un control de las escuelas de conductores. Al respecto, quiero que se informe lo siguiente: ¿Cuántas fiscalizaciones se han realizado a las escuelas de conductores y a los gabinetes psicotécnicos? ¿Qué resultados han arrojado esas fiscalizaciones? Sería interesante saber bajo qué condiciones y de qué forma las municipalidades están otorgando la licencia de conducir. De hecho, todos saben, pero nadie dice que en algunas municipalidades es más simple obtener licencia de conducir que en otras. Por lo tanto, los usuarios buscan y prefieren las municipalidades en las que sea más fácil la obtención de licencia y no aquellas donde ese trámite es más complicado. Lamentablemente, eso atenta contra el propósito de bajar la tasa de accidentalidad en Chile en términos de accidentes automovilísticos.

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

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, respecto del otorgamiento de licencias de conducir, se ha avanzado bastante en ese tema. Como ustedes recordarán, hace algunos años bastaba con aprenderse un libro impreso, porque las preguntas casi siempre eran las mismas. Eso cambió alrededor de 2012 o 2013 por un sistema computacional que genera preguntas al azar. Eso, a lo menos, eleva la dificultad y obliga a que las personas lean los reglamentos, entiendan la señalización y sean capaces de contestar las consultas relacionadas con su capacidad de conducción. Eso ha ido evolucionando y, sin duda, puede mejorar mucho. De hecho, las escuelas de conductores pueden subir mucho más el nivel de los exámenes para ser más rigurosas y estrictas. No obstante, lo que más importa es el proceso de otorgamiento de la licencia, independientemente de la escuela de conductores. Hay gente que no acude a dichas escuelas y postula para obtener licencia de conducir. En ese proceso se filtra que el conductor esté realmente capacitado o no, lo que para mí es el tema central. Alrededor del 75 por ciento de los fallecimientos en accidentes de tránsito tienen como causa basal acciones que son evitables, porque son de responsabilidad del conductor, como ingerir alcohol cuando se conduce, distraerse mientras la persona maneja, no estar atento a las condiciones del tránsito o conducir a exceso de velocidad. El resto se divide en todas las demás causas. Por ejemplo, los problemas mecánicos es un porcentaje mínimo, con menos de 1 por ciento. Ese es un tema central y respecto del cual debemos ejercer mayor control y tener más rigor en cuanto al filtro para otorgar las licencias de conducir.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Señora ministra, en el informe que usted nos entregó se hace alusión a las resoluciones exentas números 144 y 145, ambas fechadas

el 5 de julio de 2019. Sin embargo, esa información no coincide con la fecha de 24 que dieron, en la cual señala que la Subsecretaría de Transportes formuló cargos a la empresa Línea Azul, responsable del servicio de transporte rural de pasajeros, inscrito en fojas tanto, como mantener permisos de circulación falsos respecto de los vehículos con los cuales presta su servicio de transporte y portar placas patentes correspondientes a otros vehículos. Insisto, eso tiene fecha 5 de julio, por lo tanto algo no cuadra.

Luego, está la resolución exenta N° 148, del 8 de agosto, que ordenó como medida provisional la suspensión de la inscripción. Es la misma que se leyó, por lo que le pido que lo chequee porque, sean de julio o agosto, ninguna tiene fecha 24 y ambas dicen 5 de julio. Por lo tanto, ahí habría algo que revisar.

Lo segundo -y este asunto se puede dejar planteado para darle la palabra el director del Instituto Nacional de la Juventud (Injuv)- tiene relación con la forma como el ministerio examina las competencias de los choferes y auxiliares de buses. No es menor que tengamos denuncias por pesquisas relacionadas, por ejemplo, con la banda en la que va instalado el velocímetro, que además puede estar dañado, o el registro de las tarjetas de horas de conducción sea un elemento respecto del cual finalmente -como se dice vulgarmente- se corte por lo más sano. Pero, ¿qué hay detrás de eso? Si no hay una supervigilancia al respecto, ¿qué pasa con las prácticas abusivas, como exigir a los choferes conducir más de lo convenido? ¿Qué ocurre con las horas de descanso? ¿Qué sucede con la obligación de las empresas de contar con más de un chofer, de acuerdo con las horas máximas de conducción?

En ese sentido, también es importante tener a la vista ese elemento, conocerlo y hacerlo parte de la exposición que nos pueden entregar como ministerio, porque no es un asunto menor. En general, la fe pública no solo está puesta en la

calidad o las condiciones de un bus, sino también respecto de quién lo conduce, y el ministerio está detrás de eso.

Por eso, también queremos conocer la información sobre todo de las denuncias de "grandes empresas de transporte", porque ha habido denuncias desde sus sindicatos respecto de una serie de infracciones en relación con el tema y de cómo se conjugan ambos aspectos. En definitiva, eso hace un todo y generan pocas garantías a la hora de tomar una u otra empresa y adquirir un pasaje o un traslado con esas características.

Tiene la palabra el diputado Marcos Ilabaca.

El señor **ILABACA**.- Señora Presidenta, en la medida en que no seamos capaces de actualizar la normativa respecto de cada una de las infracciones que señaló, se seguirán aplicando amonestaciones por escrito a la empresa infractora o con mucha suerte la suspensión. Por ejemplo, me preocupa la alta tasa de infracciones que comete Pullman Bus en términos porcentuales. Es decir, de los 3.703 controles, obtuvo 857 infracciones, una cifra alta.

También es necesario -insisto- actualizar el reglamento de las plantas revisoras, porque en ese caso se pudieron haber coludido y a la planta revisora, lamentablemente, no le va a salir ni por chicha. Y habría que hacer lo mismo respecto del decreto supremo N° 212.

Además, sería sumamente interesante analizar el tema de la fiscalización de los horarios de manejo.

Como no es de competencia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sería interesante escuchar a la Dirección del Trabajo para que nos informe sobre los procesos de fiscalización que desarrolla en relación con esas materias.

No conversan mucho los sistemas de fiscalización -por algo no tenemos una información consolidada-, de modo que sería interesante escuchar su testimonio en la comisión.

Estoy de acuerdo en que sean elevados los cánones para otorgar licencias de conducir, pero el cuestionario que se estableció es solo para licencias nuevas, en circunstancias que también se requiere renovar licencias. Si es la primera, la segunda o la tercera, los únicos exámenes que se deben rendir son el visual, el de mantener la línea y el de freno, nada más, y con eso se renueva la licencia.

Yo di mi primer examen con el sistema antiguo, y para ello me aprendí el librito de la Ley de Tránsito, pero con el nuevo sistema de cuestionario hoy no es necesario estar actualizado en esas normas. Hago presente ese punto.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, les dejo las resoluciones. Lamentablemente, hubo un error en la presentación. Son del 5 de agosto y no del 5 de julio.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Las vamos a revisar, para tener la información detallada.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, tengo aquí una serie de documentos, que corresponden a todos los actos administrativos asociados a esto. Se los entrego.

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

Les pido que permanezcan en la sala, dado que en segundo lugar fue convocado el director nacional del Injuv, a propósito de otro accidente lamentable con resultado de muerte ocurrido en la Región de La Araucanía, luego de que un liceo agrícola contratara un bus bajo el alero de la dirección regional del Injuv. Al parecer, existe un denominador común, que tiene que ver con un permiso de circulación falso.

Entiendo que se está desarrollando un proceso de investigación en tribunales. Le pido al director nacional del Injuv, señor Mirko Salfate, que se refiera a las características de ese accidente.

Del mismo modo, solicito a la ministra que exponga las acciones y la situación desde el punto de vista administrativo, más allá de lo que está haciendo el tribunal respectivo en relación con ese caso.

Tiene la palabra el señor Mirko Salfate.

El señor **SALFATE**.- Señora Presidenta, saludo por su intermedio a los diputados y a los asistentes.

En el Injuv nos hacemos parte de lo crítico que es este tema. Si bien la invitación era bastante general, quiero hacer una presentación general sobre lo sucedido y sobre las acciones que hemos implementado, para quedar luego a disposición de sus preguntas y preparar los antecedentes que requieran.

El contexto de ese evento fue el viernes 4 de octubre del presente año, día en que 37 jóvenes y 3 profesores del Liceo Agrícola San Sebastián de Perquenco se dirigían hacia la Reserva Nacional Malalcahuello, en la Región de La Araucanía, para tomar parte en una actividad que organiza en terreno el Instituto Nacional de la Juventud.

Dicha actividad se llama Cultiva tu Identidad y tiene por objeto desarrollar módulos medioambientales tanto en aula como en terreno. Por eso, en forma previa a esa salida se había desarrollado una actividad consistente en llevar al guardaparque de la Reserva Nacional Malalcahuello y a personal del *staff* Injuv al aula del liceo, en la cual se hizo educación medioambiental. Posteriormente se programó esa salida pedagógica a terreno, organizada por el establecimiento educacional.

En la cuesta Collihuanqui, en la ruta que une Victoria con Curacautín, el bus se volcó en una curva y como producto de ello fallecieron tres estudiantes y otros 39 quedaron heridos, los que fueron derivados a cuatro centros de atención hospitalaria. Desde el día del accidente no hemos tenido que

lamentar más víctimas, como producto del buen actuar de los servicios de salud.

A partir de las investigaciones encabezadas por el fiscal de Curacautín nos enteramos de otros eventos. Particularmente, nos encontramos con que el parte de Carabineros señala que la empresa dueña del bus que sufrió el accidente no era la misma a la cual habíamos contratado ese servicio, por lo que el miércoles 9 de octubre presentamos una denuncia ante al Ministerio Público contra quienes resulten responsables de esa acción.

Además, el lunes 7 de octubre instruí personalmente la realización de un sumario administrativo para revisar todos los procesos internos referentes a ese incidente, acción que está en curso en el marco de lo que define el estatuto administrativo, con un plazo máximo de 20 días para la investigación. Esos antecedentes están a disposición de los distintos interesados.

Cuando el Ministerio Público activó el proceso, nos pusimos formalmente a su disposición para la entrega de todos los antecedentes que tenemos. Puntualmente, en el último informe de Fiscalía entregan el informe de la SIAT (Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito) que evidencia el exceso de velocidad del bus en el suceso que estamos mencionando.

Ese es el contexto general, que pongo a disposición de ustedes para responder dudas puntuales.

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

Usted mencionó que contrataron un bus, pero que luego otra empresa ejecutó el servicio. El bus que protagonizó el accidente acumulaba 140 infracciones en los últimos cinco años, lo cual no es menor.

Le pido que nos informe el nombre de esa empresa y las acciones que ha tomado el ministerio en ese caso, dado que

es evidente que se cometió no solo una falta administrativa, cuya investigación está siguiendo su curso, sino que también hubo una empresa que prestó un servicio, que tiene esos antecedentes y que está circulando.

Volvemos a la misma situación: permiso falso, bus con 140 infracciones y empresa que sigue operando.

Creo que eso es importante investigar, debido al sentido de esta comisión, no solo a una línea de buses, sino saber las garantías que puede dar el Estado para obtener un buen servicio.

Ofrezco la palabra a la ministra o a alguno de nuestros otros invitados para responder esa pregunta.

El señor **SALFATE**.- Señora Presidenta, como antecedente adicional, hago presente que la asignación del servicio se hizo a la razón social Carlos Bobadilla, de Transfer Araucanía, y según el parte de Carabineros, la empresa dueña del bus que sufrió el accidente es Bus del Norte.

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

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, quiero precisar que este caso se enmarca en una categoría de servicios distinta a la de los buses interurbanos de línea.

Existen viajes interurbanos que tienen un recorrido y están en el registro de las empresas, que son las que nosotros fiscalizamos, y existe también el transporte particular, por ejemplo, buses que pertenecen a personas o empresas que hacen viajes de turismo o giras de estudio, que no son de línea. Este tipo de servicio corresponde a esa categoría. Esos también son fiscalizados, también están registrados dentro de nuestro rol, aparecen como autorizados para prestar el servicio, pero como no operan regularmente, son fiscalizados por Carabineros, en ruta, no es que tengan un inicio y un

fin de un recorrido que reporten al ministerio. Eso sí, deben reportar el hecho de proveer este tipo de servicio y, en ese sentido, sí son fiscalizables.

Otra cosa importante que señalar en este caso es que el Instituto Nacional de la Juventud contrató los servicios de un proveedor, pero el bus que llegó no correspondía al ofrecido, de manera que se pierde la posibilidad de asegurar. Incluso, si hubiera filtrado las características del bus contratado, el hecho de nuevo parece dolo: alguien contratado para prestar un servicio, manda un bus que no es el que ofreció. El director puede dar cuenta de ello con más detalle.

Entonces, acá hay un comportamiento que apunta a engañar al sistema, y en ese sentido soy la primera en reconocer que necesitamos más herramientas o tener otros métodos. Pero solo controlar los documentos basándose en la buena fe, no es suficiente para los casos que estamos encontrando cada vez con más frecuencia.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- Solo para efectos de claridad, ¿es Bus Norte o Bus del Norte? Porque entiendo que sus habilitaciones están bajo la esfera de la fiscalización también, bajo otra normativa. Pero, a su juicio, señora ministra, ¿qué medidas se pudieron haber tomado respecto de ese bus, que además fue infraccionado 140 veces? Entiendo que se trata de un bus que está en circulación y habilitado para operar.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, las 140 infracciones que tiene dicho bus en el registro de multas no pagadas son de los últimos cuatro años, y no son solo de Carabineros ni de inspectores municipales, la mayoría son por circular sin TAG. No son multas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Este bus -el que protagonizó el accidente- fue fiscalizado por el ministerio cuando tenía una condición de bus interurbano, que fue hasta fines de 2018. De ahí en adelante, este bus se cambió a ser un servicio de transporte privado. Actualmente está registrado en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a nombre de una persona natural como responsable del servicio.

Ocurrido el accidente, el seremi de Transportes y Telecomunicaciones y el personal de fiscalización de la región concurrieron al lugar, se detectó que este permiso de circulación era falso y se enviaron los antecedentes al seremi respectivo -donde está inscrito este bus- en la Región Metropolitana, para que también iniciara un proceso sancionatorio que persiga las responsabilidades administrativas, sin perjuicio de que la parte penal ya está en investigación.

Lamentablemente, en este caso, hay que hacer la distinción. Los inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no tienen atribuciones para perseguir delitos, solo faltas en el ámbito de la Ley de Tránsito. Por ejemplo, el cambio de chasis se revisa en una planta de revisión técnica, cuando un mecánico ingresa a un pozo, porque hay que ver por debajo el bus. Tampoco los inspectores revisan esa coincidencia. Eso está establecido como obligación para una planta de revisión técnica, la cual debe verificar la coincidencia del número de chasis con los documentos del vehículo que está revisando. Por eso, el ministerio además agregó ahora la obligación de que, en esa revisión, cada planta guarde una fotografía, y así nos aseguramos de que eso se haga efectivamente.

La señora **HUTT**, doña Gloria (ministra de Transportes y Telecomunicaciones).- Señora Presidenta, quiero agregar que si uno especula sobre qué otras formas hay para engañar al sistema, hasta se podría deducir que en algunos casos un

grupo o una empresa podría tener un bus en buenas condiciones, del mismo modelo, y cambiar la patente y el número de motor para pasar la revisión técnica, para luego volver los vehículos al estado original. Por eso es tan difícil de detectar, porque se podría aprobar una revisión técnica, a un bus correcto, pero no necesariamente detectar ahí el tipo de dolo que se está construyendo. Entonces, es un problema muy complejo de resolver.

Por ejemplo, tener la fotografía de lo que se inspeccionó, además del seguimiento con cámaras, nos puede ayudar a avanzar, pero no necesariamente vamos a detectar todos los trucos posibles de incorporar. Cada vez están surgiendo más cosas. Esto no lo habíamos visto.

Por otra parte, un vehículo puede circular con multas de tránsito no pagadas hasta la siguiente renovación del permiso de circulación. Posiblemente en este caso se da eso. La acumulación de multas puede ser un predictor de falsificación de los documentos, porque para evitar pagar las multas falsifican el permiso de circulación. Esto nos da base para perseguir casos donde veamos que hay un registro de muchas multas no pagadas acumuladas durante el año.

Con esto quiero decir que el dolo y la forma de transgredir las reglas también evolucionan y debemos ver de qué forma nos armamos con nuevos elementos y tecnología para detectarlo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Tiene la palabra el director nacional del Instituto Nacional de la Juventud, señor Mirko Salfate.

El señor **SALFATE**.- Señora Presidenta, quiero dar lectura del parte de Carabineros que detalla a quién se arrestó, que era el chofer.

Señala que: "siendo las 10.40 horas aproximadamente, conducía el bus placa patente única VG 2078, marca Mercedes Benz, año 2003, color azul con blanco, de la empresa Bus del

Norte, desde la ciudad de Perquenco en dirección al sector de Malalcahuello de esta comuna”.

Esa es la información con la cual nos encontramos y frente a la cual se evidencia la diferencia del proveedor con el cual habíamos convenido el servicio.

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

Ofrezco la palabra.

Queda mucho por hacer en esta comisión. Agradezco la presencia de nuestros invitados.

En verdad, uno se sorprende no solo de los mecanismos para vulnerar el sistema, sino, también, de cómo no hemos sido capaces de coordinar los esfuerzos de manera conjunta, para generar un poco más de seguridad a los usuarios.

Sin duda que si recopilamos antecedentes vamos a encontrar, como dijo la ministra, sorpresas en muchos ámbitos. El tema es cómo nos anticipamos a esas sorpresas que, finalmente, acarrearán muertes.

En ese sentido, la fe pública está sobre la mesa y es rol de esta comisión investigar cuáles son las falencias del sistema, pues está clarísimo que hoy no está dando las garantías suficientes. En ese sentido, es provechosa la presencia de nuestros invitados.

Solicito el acuerdo de la comisión para pedir información sobre las sanciones en materias de competencia del Ministerio del Trabajo y, como dijo el diputado Ilabaca, convocar a la Dirección del Trabajo y sus organismos competentes respecto de la fiscalización en materia de jornada laboral y otras. De igual forma, tener información detallada sobre las empresas infraccionadas, sus multas, etcétera.

Por otra parte, si la ministra nos puede informar sobre las escuelas de conductores y de los organismos técnicos; en este caso, los departamentos de Tránsito, en el otorgamiento de las licencias, y si ha habido fiscalización en estas

materias, qué es lo que ha arrojado y dónde están las deficiencias que se deben observar en esta temática.

Agradezco la presencia de la ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

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

-Se levantó la sesión a las 16.10 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,
Redactor
Jefe Taquígrafos Comisiones.