

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°5, celebrada el jueves 7 de noviembre de 2019 de 09:02 a 10:03

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 Soledad Moreno López.

II.- ASISTENCIA

Asisten los (as) diputados (as) María Loreto Carvajal (Presidenta), Sergio Gahona, Rolando Rentería y Virginia Troncoso.

Del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones la señora Paula Flores, secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes.

III.- CUENTA

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

2.- Correo electrónico de la Dirección del Trabajo, por el cual se confirma la asistencia del señor Jorge Arriagada Hadi, Jefe del Departamento de Inspección (S) de la Dirección del Trabajo.

3.- Correo electrónico el señor Claudio García, Representante Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Interurbano, por el cual se excusa de no poder asistir, a la sesión del día de hoy. Manifiesta plena disposición de poder asistir, en una próxima sesión.

4.- Correo electrónico de FENABUS, por el cual solicitan ser invitados.

5.- Correo de derivación de Ley de Lobby, por el cual el señor José Antonio Errandonea, Representante Grupo de Transporte de Pasajeros, solicita ser recibido por la Comisión.

IV.- ACUERDOS

Reiterar la invitación a la señora Flores para que asista a la próxima sesión.



PATRICIO VELÁSQUEZ WEISSE
Abogado Secretario de la Comisión

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

Sesión 5^a, celebrada en jueves 7 de noviembre de 2019,
de 09.02 a 10.03 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la diputada M.^a Loreto Carvajal.

Asisten la diputada Virginia Troncoso y los diputados Sergio Gahona y Rolando Rentería.

Concurre como invitada 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.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

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

Ofrezco la palabra.

Señores diputados, sugiero reiterar las invitaciones para la sesión del próximo el jueves con el fin de recibir al representante de la Dirección del Trabajo, que fue uno de los puntos tratados en la sesión anterior y que dice relación con las obligaciones y las corresponsabilidades de los dueños de buses y de los conductores cuando hay antecedentes de riesgo desde el punto de vista técnico.

Damos la bienvenida a la señora Paula Flores, secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes.

Aunque no forma parte de la invitación, sería importante conocer un diagnóstico a nivel nacional respecto de cómo han afectado las movilizaciones y la crisis social la frecuencia de los buses interurbanos, si ha habido accidentes o buses dañados, etcétera.

Tiene la palabra la señora Paula Flores.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, agradezco la invitación, ya que como ministerio tenemos la oportunidad de dar a conocer los antecedentes en general de lo que nos rige y en especial del accidente del bus Línea Azul.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha hecho varias presentaciones; se han complementado cada una de ellas para responder a cada una de las dudas que han tenido los señores parlamentarios.

En el caso particular de los buses interurbanos, respecto de la situación que estamos viviendo, el fin de semana largo recién pasado hubo muy baja demanda, casi igual a un fin de semana normal. Preparamos una fiscalización previa a ese fin de semana largo.

El fin de semana se concretó lo que habíamos anticipado, y lo que habían anticipado las empresas, tanto Fenabus como Turbus, que representan a los empresarios más grandes que prestan servicios, ya que no hubo una demanda considerable. Los movimientos de los buses estuvieron normales.

Las empresas nos informaron que en los casos de viajes de larga distancia, que son de más de ocho horas, ahí hubo complicaciones por encontrarse algunos puntos de la carretera con marchas o manifestaciones, lo que hace que los viajes tarden bastante más.

En este minuto, dada la contingencia, en la Ruta 68 los viajes hacia la Quinta Región están siendo suspendidos. No hay viajes de Turbus ni de varias empresas que hacen habitualmente el servicio hacia la Quinta Región.

Estamos mirando con bastante cautela todos los servicios, especialmente los de larga distancia, porque las empresas tienen que anticiparse y ver el estado de las carreteras antes de iniciar los viajes.

Por lo tanto, lo que se trabajó, y que se está haciendo hoy como ministerio, es informar a todas las personas respecto de los derechos que tienen cuando cancelan un viaje.

Nos parece muy interesante que una persona que ha comprado un boleto de manera anticipada sepa cuáles son sus derechos en cuanto a la devolución en el minuto en que cancela el viaje porque se arrepiente legítimamente, pues hay mucha gente que hoy no quiere viajar; esa es la verdad. En ese caso opera la devolución del 85 por ciento del pasaje pagado.

Ahora, si un viaje se suspende, como lo que pasó hoy, dada la contingencia, la empresa devuelve el ciento por ciento de los pasajes. Ha sido nuestra labor de información a los pasajeros, en esta materia.

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

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, la otra vez, cuando estaba la ministra, yo di una nómina de inquietudes con la mirada regional. No me cabe duda de que a nivel nacional debe pasar exactamente lo mismo. En aquella oportunidad, hubo varios puntos que me hubiese gustado haberlos entregado por escrito. No sé si los puedo entregar ahora, porque uno siempre debe estar dando respuestas a las inquietudes que recibimos dentro de nuestro distrito y de nuestra región.

Dentro de aquellas, se encuentra la fiscalización que la seremi debe hacer directamente, sin ningún aviso, a las plantas de revisión técnica para ver si todas están trabajando con el mismo mecanismo, con la misma tecnología, un plan de trabajo en común. Sería importante que contaran con los mismos procesos tecnológicos, lo que ayudaría a evitar un montón de cosas que no son muy correctas.

Después, yo había hablado de fiscalizar la mantención de los vehículos de transporte público, así como se hace con los vehículos particulares, cuya revisión se detiene en la

mantención según el kilometraje, lo que contempla cambiar tal o cual pieza, como por ejemplo los filtros. Son tantas cosas de tipo mecánico que la seremi de Transportes y el ministerio debiera exigir como ente fiscalizador, porque así como se le exige a los vehículos comunes y corrientes la mantención, también debería ser exigible al transporte público, tales como aquellos que llevan a los niños a los colegios, en fin, a todos los que prestan un servicio especial, como también a los que realizan turismo dirigido a adultos mayores. Debería revisarse las condiciones en que sale ese vehículo a Valparaíso o a La Serena, porque a ellos les guasta viajar. Pero la verdad es que no se sabe las condiciones mecánicas en que se encuentran para hacer turismo.

Lo otro que había conversado era sobre el tema de los aparcaderos, para que hubiese uno por provincia por lo menos, donde los fiscalizadores regionales y Carabineros que detecten buses que incumplen la ley o que tienen una infracción mecánica, los retiren de circulación y tengan dónde llevarlos. Los aparcaderos municipales no corresponden, porque ellos hacen un sacrificio en tener ya un aparcadero para cumplir su tarea dentro de la comuna, o de la ciudad. Entonces, la seremi debiera tener un aparcadero para que los fiscalizadores puedan dejarlos ahí.

Lo otro que pedí es la estandarización de las plantas, para que todas tengan las mismas normas de seguridad para los sistemas tecnológicos, y en línea.

Y la otra inquietud tiene que ver con el abuso tan grande que hay los fines de semana largos o los feriados, cuando triplican los precios. Esto no es hacer turismo ni facilitar la recreación de la gente los fines de semana largo. Por ejemplo, un pasaje que vale 12.000 pesos, cuando

hay un feriado sube a 35.000, lo cual, en verdad, y si me lo permiten, es un robo.

Está bien, estamos en un libre mercado, de acuerdo, pero no se debe abusar, porque a la gente también le afecta su bolsillo, especialmente a quienes tienen que quedarse en su ciudad o donde viven, porque no les alcanza para salir. Eso no puede ser. Con los sobreprecios están abusando en demasía, encuentro yo.

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

El señor **RENTERÍA**.- Señora Presidenta, Una de las preocupaciones es que no solamente hay que chequear lo que pasa en la revisión técnica, sino también los vehículos que están en malas condiciones, que queman aceite, que les faltan focos, en fin, aquellos que por ningún lado pasarían la revisión técnica.

¿No hay posibilidades de hacer chequeos, no solamente en la revisión técnica, sino también a aquellos vehículos que están en circulación para ver dónde sacaron su revisión técnica? De esa manera se podría saber dónde se dio el permiso. Porque no solamente vemos vehículos de la locomoción colectiva, sino también vehículos particulares. Muchas veces, cuando hay un automóvil relativamente nuevo y lo llevan a la revisión técnica, siempre encuentran algo que reparar para poder pasar la revisión. Pero hay vehículos que no entendemos cómo han pasado la revisión técnica o si tienen certificados que han sido falsificados. La cuestión es ver cómo se puede cursar una multa a la planta de revisión técnica o a quien corresponda.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Llama la atención, justamente, lo que han mencionado muy precisamente los diputados Troncoso y Rentería.

El tema de las revisiones técnicas sigue siendo un universo a descubrir. Las preguntas que ustedes han hecho tienen total relación con lo que ha pasado; o sea, cuando uno mira las cifras, es justamente la que ustedes nos han entregado, tienen que ver con la mayor cantidad de multas o de observaciones o de sanciones que el ministerio hace, dice relación con las revisiones técnicas.

Entonces, uno dice que cuando hay hoy un sistema tecnificado muy actualizado, en donde hay plantas que uno las mira y cumplen todas las condiciones; además, obviamente, en fechas que cuando se requiera sacar el permiso de circulación, hay grandes colas, porque obviamente se entiende que ellas, me refiero a las revisiones técnicas, son las que están calificadas no más y no otras.

Por lo tanto, costara tanto hacer seguimiento, justamente, lo que dice el diputado; cuántas revisiones técnicas se entregan por plantas y cuántos son, en definitiva, los vehículos que están habilitados, porque no sé si ustedes manejan esas cifras, me imagino que sí.

Por otro lado, la publicidad que, eventualmente, y lo que decía los diputados, pudiéramos tener respecto de quiénes, a lo mejor con la placa patente, si tienen o no sus controles al día; qué tanta información se tiene, a cuál se puede acceder, uno como usuario, me refiero particularmente a los buses; cuando uno compra un pasaje, entiende que el bus está habilitado, pero, a veces, a mitad de camino no funcionan, por ejemplo, las luces. Me ha tocado viajar, perdón por la autoreferencia, de Santiago a Cabrero, y a las 4 de la mañana uno se da cuenta de que el bus no tiene luces, algo tan increíble como eso, o que utilizan los traslados nocturnos, porque hay menos control policial, o que el chofer, perdón la franqueza, va consumiendo alcohol.

Entonces, ¿quién nos podrá precisar cuántas revisiones técnicas existen y cuántos permisos o habilitaciones o revisiones se entregan? Imagino que eso tiene un ítem que tiene que ver con los buses; entonces, ¿cuántos de esos buses, que están habilitados por las revisiones técnicas, no han sido sujeto de sanciones por algunas cosas observadas allí?

Para nosotros, ese cruce de información es sumamente importante, porque -insisto- la cifra que uno maneja, y que ustedes mismos han publicado, es alta. Entonces, ¿qué pasa luego?

En segundo lugar, en relación con los buses interprovinciales y, sobre todo, los interurbanos, a los cuales se refirió la diputada Virgínea Troncoso, no es raro encontrar buses en *panne* a la orilla de la carretera y uno ve a la gente, a las 4 de la mañana, con sus bolsos, etcétera. ¿Qué ocurre con esas empresas que deben tener, imagino que por norma, un bus de reemplazo o que asista a esas personas? ¿Cómo opera? Porque uno puede decir que el bus que está en circulación cumple con los requisitos, cuando hay bus, porque creo que muchos se demoran horas o hacen parar otro bus por si les hacen el favor de llevar a los pasajeros. ¿Cómo opera la asistencia de los pasajeros cuando hay, en este caso, situaciones mecánicas que les impiden llegar a destino?

Además, ¿cuál es la calidad y qué habilitaciones tienen esos buses de asistencia o de reemplazo? Porque me parece una falta de respeto cuando quedan en *panne* y uno debe quedarse cinco horas, tres horas, muchas veces a la intemperie, con frío, y la empresa no se hace cargo. Uno ve a los auxiliares del bus haciendo parar a otros buses para ver si los llevan. En ese minuto, por supuesto, no le devuelven el pasaje ni nada, y es el propio conductor el

que se pone el overol y se mete bajo el bus. ¿Cómo opera esa respuesta, que debiera estar considerada por las empresas de buses cuando ocurren este tipo de situaciones?

Tiene la palabra Paula Flores.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, voy a contestar todos los planteamientos.

Primero, sobre los planes de mantenimiento de los vehículos de transporte público, les cuento que en todos aquellos casos en los que existe un proceso de licitación o perímetro de exclusión, en las bases o en los contratos se establece que las empresas deben proporcionar estos planes de mantenimiento. Por ejemplo, en el caso del Transantiago, los operadores deben entregar sus planes de mantenimiento y acreditar que estos se han realizado.

Entonces, esa puede ser una vía por la que se puede avanzar. Además, en regiones también se está analizando avanzar en los perímetros de exclusión con los buses.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Perdón que la interrumpa, usted dijo que estos planes de mantenimiento se exigen en el Transantiago. Quiero saber qué ocurre con los buses interurbanos.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, solo en aquellos casos en los que haya condiciones de operación y licitación de vía presente o perímetro de exclusión, eso se exige. Hoy, la ley no establece que las empresas deban proporcionar sus planes de mantenimiento y acreditar que se hayan realizado.

Por lo tanto, una forma de avanzar es modificar, por ejemplo, el reglamento de transporte público de pasajeros y establecerlo como obligación. Es el decreto supremo N° 212, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- O sea, no existe la obligación de entregar un plan de mantenimiento.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Exactamente, no es una obligación. Lo mismo para el transporte escolar.

Para todos aquellos servicios que tengan un subsidio para operar, en los contratos se puede establecer que reporten sus planes de mantenimiento y la verificación de cumplimiento, toda vez que no solo se trata del plan, sino también de que lo hayan realizado.

El tema de los aparcaderos es bastante complejo, tema que se nos complica muchísimo en regiones. Santiago está cubierto por este gran aparcadero concesionado; además, hay más de uno, pero en regiones tenemos complicaciones, porque los aparcaderos municipales están llenos.

Lamentablemente, en el caso municipal, existiendo las herramientas para rematar vehículos que llevan muchísimo tiempo aparcados, no se aplican para vaciar los aparcaderos, y cada vez que necesitamos llevar algún vehículo que está en malas condiciones técnicas y de seguridad no podemos hacerlo y solo podemos cruzar la infracción correspondiente, pero el vehículo sigue en la calle.

Por lo tanto, sí hay que avanzar en mejorar los aparcaderos municipales, para poder retirar de circulación los vehículos que no están cumpliendo con la normativa.

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

La señora **TRONCOSO** (doña Virgínea).- Señora Presidenta, transito mucho hacia la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins por la ruta 68, y doy una tremenda

vuelta por Américo Vespucio para tomar la 5 sur, y no hay semana, tal como usted dijo, en la que no nos encontremos con vehículos, con buses que están detenidos y la gente esperando que llegue otro bus para su traslado.

Entonces, debemos buscar entre nosotros la forma de fiscalizar y exijamos a las empresas exhibir el programa de mantención de los buses en sus casetas de los terminales. Debemos hacer algo, porque no es posible que nos estemos acostumbrando a encontrarnos en las vías con buses en mal estado y la gente bajándose, atrasada, preocupada.

Nadie sale por salir, la gente sale porque hay algo que hacer y nos encontramos con esto.

Respecto de los aparcaderos, no podemos contar con los aparcaderos municipales. Lo digo por la experiencia de mis años, porque el vehículo que está en estos aparcaderos lo está por una razón judicial y ustedes saben que estas razones demoran tres, cuatro, cinco años. Ahora, tampoco es llegar y darlos de baja por todo el tema judicial; es difícil.

Insisto, para tratar de normalizar esto hay entregar a las secretarías ministeriales regionales los medio para que puedan contar con un aparcadero exclusivo para lo que haga la seremi con sus fiscalizadores.

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

El señor **RENTERÍA** (Rolando).- Señora Presidenta, no sé cuánto recibí la gente por concepto de indemnización cuando un bus queda en *panne*, porque cuando uno toma un bus a un horario determinado es porque tiene compromisos y se organiza para llegar a la hora a esa reunión o a lo que tenga que hacer, y muchas veces esa *panne* significa para el usuario no solo una pérdida económica o una pérdida de la

gestión que debía hacer, sino, también, una molestia bastante grande por tener que dar explicaciones.

Entonces, una de las cosas que se pueden hacer es fijar multas bastantes altas, que forma que el empresario, por ningún motivo, va a querer que su transporte quede en *panne* en el camino.

Respecto del tema judicial y los aparcaderos, fui alcalde por ocho años, uno podía sacar a remate todos los vehículos que estaban en el recinto municipal si, dada la cantidad de años que llevaba el vehículo aparcado, el costo que eso significaba era mayor que el valor del vehículo. Al ser mayor que el valor del auto, se remataba y con eso se cubría parte de la deuda.

En muchas ocasiones se trata de vehículos que llegan a los aparcaderos por causas de drogas u otros motivos, y jamás van a salir de ahí. En otras ocasiones, se trata de vehículos que, al último, los van a ocupar como piezas o como chatarra, porque no sirven, porque en los mismos aparcaderos les han robado las radios, los neumáticos, etcétera, y al final se convierten en focos de infección o en criadero de todo tipo de bichos.

Entonces, creo que debería ser política nacional limpiar cada cierto tiempo todos los aparcaderos a nivel nacional. Es necesario renovar un sistema que viene fallando desde hace bastante tiempo. Muchas veces se tiene que contratar a un martillero público, profesional que es difícil de encontrar. Ojalá pudiéramos hacerlo como una política nacional para que podamos limpiar todos esos vertederos y tener algo que el día de mañana no signifique empezar desde cero y darles facilidades para dejar nuevamente en aparcaderos algún vehículo que no cumple con las restricciones que no corresponde. Muchas veces se deja

pasar esto, porque no tienen dónde llevarlos, que es lo mismo que manifestó la señora Secretaria.

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

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, es lo que planteo. O sea, más que avanzar en que las seremis pudieran tener aparcaderos, lo más fácil es que hoy las municipalidades hagan las gestiones correspondientes, porque existen las herramientas para ello. A lo mejor, esta comisión podría consultar, a través de un oficio a la Asociación Chilena de Municipalidades, qué se ha hecho en esta materia, porque -insisto- las herramientas existen. El tema es hacerlo, pero muchas veces ello no se hace, lo que genera un problema.

Como secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, todos los años envío un oficio a los alcaldes para preguntarles por la disponibilidad que tienen los aparcaderos de sus municipalidades y, además, por la colaboración que pudieran hacer sus inspectores municipales en materias de tránsito. Créanme que todos los años la respuesta es la misma: no tenemos espacio, no tenemos gente, y existen las herramientas. Por lo tanto, el camino más rápido es que las municipalidades tomen un poco de protagonismo en esto, porque, además, les sirve para todo y no solo para los vehículos en mal estado, o que estén botados en la vía pública o estén interfiriendo el tránsito. También los pueden tomar, lo llevan, se dan los plazos, se hacen remates y eso termina ahí. El problema es que las cosas a veces no cesan.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En referencia al punto, el gran tope que tienen todas las municipalidades son los recursos.

Entonces, quiero hacer una pregunta directamente a ustedes como representantes del ministerio: ¿Qué contemplan los protocolos y la existencia? Porque mover un vehículo particular sin contar con una grúa es muy difícil. Incluso, muchas municipalidades soñarían con tener una grúa que traslade vehículos o un camión rampa; de hecho, la asistencia de una grúa es carísima. Entonces, ¿quién absorbe ese gasto y la mantención de los aparcaderos? Se dice que hay herramientas para ello, pero cuáles son aquellas. ¿Cómo se persigue la responsabilidad de un particular, si el costo es alto o los departamentos jurídicos de los municipios tampoco tienen un gran componente u otros ni siquiera lo tienen? ¿Cómo operan ustedes como ministerio más allá? ¿Cómo se conjugan esas obligaciones en relación con las municipalidades? ¿Hasta dónde llega la responsabilidad de ustedes y la de la municipalidad? Obviamente, los municipios dicen que los cargan con obligaciones, pero no les entregan los recursos. ¿Cómo operan los departamentos de tránsito? ¿Cuál es la competencia que puedan tener en relación a esto con ustedes? Finalmente, si hubiese que exigir reparaciones, ¿quién lo debe hacer?

Tiene la palabra el diputado señor Rolando Rentería.

El señor **RENTERÍA**.- Señora Presidenta, respecto de lo señalado, la verdad es que no lo encuentro difícil, porque todo lo que sale a remate es plata que queda para el municipio. Entonces, por un lado, habiendo sido llevados a remate todos los vehículos abandonados que son llevados a los aparcaderos y que muchas veces son foco de muchas cosas, el municipio queda con recursos frescos. Es decir, por ese lado estaríamos cubriendo el tema del gasto que significa traer todos esos vehículos que están dando vuelta.

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

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, además de los recursos, lo que no ven las municipalidades es que con el aparcadero vacío les entrarán más recursos, porque los vehículos en malas condiciones o informales que tenemos en todos lados ingresan, pero son sacados inmediatamente por la gente. Hoy, al haber un aparcadero lleno de vehículos, se tiene algo que está siendo utilizado, pero donde no hay egreso. Si estuviera vacío, podríamos ingresar vehículos y eso se estaría moviendo y generando recursos para la municipalidad, los cuales hoy no tiene.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Podría precisar cuáles son los protocolos que operan, por ejemplo, en relación con los buses. ¿Hay asistencia cuando hay un bus que queda en pana en la carretera?

Segundo, ¿cuáles son las obligaciones que tienen las empresas? No quiero hablar de compensación, sino de responder ante ese tipo de situaciones ¿Quién lleva el registro de eso? ¿Cuáles son las responsabilidades que eventualmente pudieran tener al no disponer de protocolos? En definitiva, ¿cómo opera aquello o cómo manejan de antemano esa situación? A propósito, cuando la gente queda en pana en la carretera a las 4 de la madrugada, creo que no le queda ninguna gana de hacer exigible derechos, ni demandar a la empresa ni muchos menos, salvo que, a lo mejor, alguien haga una denuncia a ustedes a través del teléfono.

Tiene la palabra la señora Flores.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, ustedes saben que las empresas de buses interurbanos se regulan por

el decreto supremo N° 212, sobre el Reglamento de Transporte Público de Pasajeros.

En el caso de las empresas de buses interurbanos, aquellas tienen tarifas libres como para referirme a todos los temas normativos, sin embargo hoy el ministerio está viendo la posibilidad de hacer publicaciones de las tarifas. Eso es algo que frenaría efectivamente las alzas. Ellas tienen la obligación de informar a las secretarías regionales las tarifas que van a cobrar por cada uno de los tramos. De manera que la tarifa que tiene registrada en la seremi es de 30.000 pesos, la cual es aplicada en épocas de alta demanda, y durante el resto del año es de 12.000 pesos.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A propósito eso, ¿cómo se determinan las tarifas?

La señora **FLORES** (doña Paula).- Son libres. No existe una regulación de las tarifas.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Ese es el problema.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- No hay un comité de expertos ni nada.

El señor **RENTERÍA**.- Opera la ley de la oferta y la demanda.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- O sea, no tenemos planes de mantenimiento ni la posibilidad de contar con un parámetro de fijación de tarifa.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Así es. Pero en el minuto que se publiquen las tarifas la gente va a saber que, por ejemplo, el tramo Santiago-Curicó vale tanto; por consiguiente, la empresa 1 cobra un precio, la empresa 2 otro y la empresa 3 uno distinto a las anteriores. De manera que las alzas desmedidas que se ven en fines de semana largos se van a atenuar. Eso debería ocurrir en el momento que se publiquen.

Respecto de los buses que quedan en pana en la carretera, la mayoría de las empresas tiene una flota de reserva con la cual puede llegar al lugar y hacer reemplazo del que tiene problemas. Como ente fiscalizador, cada vez que debemos llevar un bus a un aparcadero municipal -porque, por ejemplo, el dispositivo de control de velocidad no está funcionando-, la empresa pone un bus de reemplazo de manera inmediata.

Sin embargo, en lo que se debe avanzar, y que también estamos observando como ministerio, es establecer una flota mínima de buses interurbanos, porque tenemos muchísimas empresas medianas y grandes, más dos extragrandes en Santiago. También tenemos empresas pequeñas que poseen una flota de buses muy insuficiente y que muchas veces, en el caso de que algún pasajero tome la opción de viajar en estas empresas, no tiene la posibilidad de llegar con la debida rapidez que se requiere cada vez que haya un bus en pana en la carretera.

Por lo tanto, lo que se debe hacer es subir el mínimo de buses que debe tener cualquiera empresa de buses interurbanos para prestar servicios, dada la complejidad y todas las demás cosas que se presentan, especialmente el ejemplo que ustedes han puesto. Cuando un bus queda en pana, ojalá tenga asistencia con la debida rapidez que se requiere para llegar al punto donde se detuvo, asistir a la gente y poner un bus de reemplazo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).-
Entonces, por decirlo de alguna forma, ¿actualmente no hay un protocolo de asistencia?

La señora **FLORES** (doña Paula).- No.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Por ejemplo, ante un accidente de tránsito con resultado grave,

¿no hay una normativa que establezca inmediatamente que debe haber un respaldo? ¿No existe tal exigencia?

La señora **FLORES** (doña Paula).- No, eso no existe, pero se da todas las veces que pasa. Tampoco se puede regular una cosa que puede tener múltiples causas, por lo tanto, la asistencia podría ser de distinta forma.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En definitiva, garantizar un servicio en caso de algún inconveniente, de fuerza mayor o lo que sea.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, eso está garantizado por los derechos generales de los consumidores.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Entonces, solo queda demandar.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Claro, hacer una denuncia. Hoy eso tiene buenos resultados. El Sernac recibe muchísimas denuncias de parte de pasajeros de buses interurbanos, ya sea por atrasos en las salidas de los buses o por alzas en las tarifas. Ellos juegan un rol bastante importante en lo que tiene que ver con la información hacia los usuarios en distintas materias en relación con servicios interurbanos de pasajeros.

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

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, generalmente, el municipio o Carabineros son quienes llaman al servicio de grúa, porque ellos saben a quién corresponde hacerlo. Sin embargo, esos cobros son transferidos al dueño del vehículo, está considerado dentro del sistema de demanda, juicio, etcétera. En esa instancia, el municipio traspasa el cobro del traslado de la grúa, y me imagino que respecto de los buses opera de la misma forma.

Reitero, necesitamos regularizar los precios. Se acerca fin de año, y la gente volverá a pagar las ganas para poder

estar con su familia. Me duele el alma ver esos cobros excesivos.

Está bien sumar el 50 por ciento de horas extras, pero el exceso de cobro es demasiado. Por eso, creo que cuando sucede una desgracia, como un accidente, la responsabilidad parte en el dueño de la empresa, porque debe conocer las maquinas que tiene al servicio de la gente. Ellos también son responsables, no tan solo el chofer, que es un empleado. El dueño de la maquina tiene la obligación de tener las revisión técnica y poner la máquina en marcha como corresponde a un buen servicio.

Creo que es necesario enviar una circular a los terminales para que cada cierto tiempo se envíe a Transportes información respecto del estado de las máquinas.

Por último, reitero, encuentro una maldad el exceso en el cobro de los pasajes.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A lo mejor estamos siendo un poco apresurados en las observaciones, pero llama la atención la diferencia que hay entre la regulación del transporte público de una ciudad como Santiago y el transporte interurbano respecto del resto de las regiones.

Si bien es cierto en Santiago se movilizan millones de personas, creo que la atención que merecen los usuarios a nivel nacional debiese ser a lo menos actualizada, por decirlo de alguna manera.

De acuerdo con lo que hemos escuchado, me parece de una desigual brutal que haya libertad en la regulación de la tarifa porque un dueño de una empresa de buses pueda cobrar 100.000 pesos argumentando que los precios que regularmente pagan los usuarios son ofertas.

Entonces, ¿qué justifica que un bus cueste 10.000 pesos de Santiago a Chillán, pero en época de Navidad cueste 35.000 pesos?

Es necesario observar ese punto, porque las personas deben tener certeza de cuánto podría costar un bus y no estar desembolsando dinero que no tienen previsto o se sienten frustrados porque no tienen los medios para hacerlo.

Las empresas nos dicen que esos precios son los que corresponden y que el resto del año son ofertas. Nos parece que hay una variabilidad muy grande. Es importante atender ese punto.

En cuanto a los planes de mantenimiento, entiendo que los buses, en general, no tienen subsidios.

La señora **FLORES** (doña Paula).- El urbano, no.

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

Entonces, cada uno se maneja de acuerdo con sus posibilidades. Sin embargo, eso no quita la responsabilidad que el Estado debe tener en cuanto a que esos buses utilizan carreteras públicas, y trasladan personas, a las cuales debemos proteger como autoridades.

No es posible que no haya un control más exhaustivo ni una exigencia mayor, por ejemplo, como contar con un plan de mantenimiento.

Como dice la diputada, que no se garantice que si el bus queda allá no va a ser un obstáculo o una carga para el municipio, sino que los usuarios y todos sepamos que está destinado, porque se garantizó; que no haya buses de respaldo. Usted dice que en general operan, pero solo de buena voluntad.

Más allá que el usuario tiene la posibilidad de demandar y de exigir compensaciones y responsabilidades, si no exigimos a las empresas de buses tener uno, dos o tres buses de asistencia como obligación, quedamos a la deriva, al criterio, a la voluntad y a las posibilidades del dueño del bus.

Esas cosas son muy desiguales y habría que analizarlas, porque el objeto de la comisión es justamente investigar

las responsabilidades. Uno se pregunta qué responsabilidad se le puede exigir a alguien si al momento de las habilitaciones para circular por las carreteras nacionales basta con tener un bus que cuente con los permisos correspondientes y que se sujete al decreto supremo N° 212. Luego, se queda sujeto al criterio o a la voluntad de la empresa.

Tal vez no contamos con las herramientas para hacer exigible las responsabilidades si de antemano no existen protocolos, planes o requisitos para operar.

¿Qué piensa el ministerio sobre esta materia?

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, la mayoría de las empresas de buses interurbanos sí cuentan con todos sus protocolos para asistir a las personas en caso de que un bus quede en pana.

No se puede hablar de un número fijo de dos o tres buses por empresa, porque nuestro país es largo y angosto, y si el bus de reemplazo lo tiene en Santiago y lo necesitan en Antofagasta, será un caos para que llegue al norte.

Las empresas que tienen una flota pueden hacer ese trabajo, la asistencia la tienen bien resuelta, al igual que los conductores que tienen en ruta y todo lo que tiene relación con la prestación de servicio.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Ellos lo tienen porque dentro de la empresa lo proponen y lo tienen incorporado, ¿pero es una exigencia?

Por ejemplo, en el caso del servicio de Santiago a Antofagasta se podría exigir antes de generar el permiso. Independiente del criterio, se podría considerar en la presentación un bus de asistencia en La Serena y otro en Copiapó.

La pregunta es si se le exige o queda a criterio de la empresa.

La señora **FLORES** (doña Paula).- No existe una exigencia específica; tiene que ver con la prestación del servicio. Cualquier servicio en nuestro país tiene que cumplir con exigencias para participar en el mercado, y eso tiene que ver con la calidad del servicio que se presta. Solamente el 3 por ciento de la flota a nivel nacional está conformado por empresas pequeñas, que cuentan con hasta diez buses. Es ahí donde el Ministerio debería establecer alguna normativa especial para una flota mínima. Eso implica que tenemos empresas con uno, dos o tres buses. Por ejemplo, una empresa con dos buses no tiene la posibilidad de hacer asistencia cuando un bus queda en *panne*, si uno de esos buses está en Arica y el otro queda en *panne* en Antofagasta. Eso es lo que quiero explicar. Solo el 3 por ciento, lo cual quiere decir que el 97 por ciento de las empresas que opera en nuestro país sí tiene la posibilidad de hacer asistencia, de prestar un buen servicio y que cada vez que ocurre lo que hemos hablado en esta comisión, de que quede un bus en *panne*, ellos pueden asistir.

No es que como ministerio autoricemos a las empresas, cumplen con el 212, le damos el certificamos y lo dejamos circular. ¡No es así!

Existe una constante fiscalización; ellos deben pasar por plantas de revisión técnica 2 veces en el año para verificar que están cumpliendo con las normas técnicas y de seguridad establecidas en la normativa. Por lo tanto, no es que se deje al arbitrio de cualquier persona lo que pueda pasar con la prestación de los servicios. Existen los mecanismos, pero comparto lo que señala la diputada respecto de hacer una fiscalización a las plantas de revisión técnica un poquito más eficiente de lo que hoy se está haciendo.

El programa de fiscalización, tal como lo presentó el subrogante en la comisión anterior, en la Región Metropolitana, por ejemplo, cada planta de revisión técnica se fiscaliza cerca de 78 veces en el año cada una de ellas; y, en el caso de regiones, 54 veces. Pero estamos conscientes -lo he dicho en esta comisión y públicamente- que nos tenemos que basar en una fiscalización más eficiente, y me refiero a no presencial, pues cada vez que vamos a una planta de revisión técnica las cosas funcionan perfectas.

Lo que queremos y que estamos trabajando como ministerio es tratar de hacer una fiscalización no presencial, sino que remota y que la planta de revisión técnica nunca sepa cuál es la planta que estamos revisando, la línea que estamos revisando y el horario que estamos revisando, y ello se va a hacer con la tecnología que hoy se ha instalado en las plantas, como las cámaras y los inspectores, a través de un computador en sus oficinas, van estar mirando el vehículo que ingreso y de si hizo las pruebas visuales, las pruebas de suspensión, las pruebas de frenos y todas las que se hacen desde que el vehículo ingresa a la línea hasta que sale de ella, y con ello vamos a hacer una fiscalización más eficiente y que, además, la planta de revisión técnica cumpla con todos los controles que debe hacer a todos los mecánicos que hay dentro de esta, en el sentido de que ellos cumplan con la normativa que corresponde y los vehículos se revisen como corresponde. Por lo tanto, cada vehículo que salga de ahí, con una revisión técnica aprobada, efectivamente todos podamos tener confianza de que se ha revisado muy bien.

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

El señor **GAHONA**.- Señor Presidenta, respecto de lo que la señora Paula Flores señalaba, entiendo que tenemos que

fiscalizar en razón del aparato público respecto de esto, pues nosotros no tenemos ninguna facultad para fiscalizar a las empresas ni a los choferes ni a nada, sino si efectivamente el Ministerio de Transportes está haciendo o no lo que le corresponde. Entonces, con la respuesta que ha dado la señora Flores me ha quedado bastante más claro y es evidente que la fiscalización me parece que debe ser de las fiscalizaciones más rigurosas que deben haber, porque 48 veces en promedio al año en regiones es que cada planta, a lo menos, una vez a la semana es fiscalizada. Créame que la (DGA) no puede hacer eso, la Inspección del Trabajo no hace eso. Es una rigurosidad importante y en la Región Metropolitana 75 veces, a lo menos, una vez y media por semana cada planta.

Entonces, efectivamente lo que destaca la señora Paula Flores es relevante, en el sentido de que si la fiscalización es remota, evidentemente se puede hacer mucho más eficiente, pues probablemente cuando ocurren todos estos accidentes en las revisiones técnicas el punto no está en que si el Ministerio de Transportes hizo o no su trabajo, sino que aquellos hechos que implican la irregularidad en esas revisiones. Todos sabemos las coimas que se dan entremedio y esa es una cuestión que ocurre entre privados; y es ahí donde corresponde es la denuncia correspondiente al Ministerio Público, que la fiscalía investigue y que eso se aborde por el lado de los tribunales. No le compete al Ministerio de Transportes. Entonces, eso es un poco lo que quiero tener claridad por dónde se están canalizando los antecedentes de esta comisión investigadora.

La señora **CARVAJAL**, doña Loreto (Presidenta).- Vuelvo a lo que dijimos al inicio de esta sesión, en cuanto a que la mayoría de las infracciones se cursan porque los buses interurbanos no cuentan con revisiones técnicas

actualizadas. Lo menciono, porque incluso las cifras que se han publicado señalan que se han cursado infracciones a las empresas porque no tienen la revisión técnica al día, porque han sido duplicadas, entre otras.

Más allá de la fiscalización a la planta, cómo puede el fiscalizador exigir a los buses que sus habilitaciones, como tener la revisión técnica al día, efectivamente lo esté, si ni siquiera está publica. En este sentido deberíamos avanzar, tal vez no modernizar, pero sí tener actualizado un sistema nacional respecto de los buses interurbanos que, por ejemplo, nos permita poner la patente del bus y saber si la revisión técnica está chequeada, si el bus está habilitado y si no ha tenido infracciones. Insisto en el punto. Cuando licitamos el Transantiago exigimos una serie de requisitos, entre ellos, que los buses tengan aparcamiento, que sean del año, que las tarifas estén reguladas, etcétera. ¿Cuál es la diferencia con los buses interurbano? ¿Por qué no podríamos contar con una política nacional que permita que las personas que se tienen que trasladar, por ejemplo, entre Chillán y Concepción o entre Santiago a La Serena, sepan en qué condiciones está el bus, si el servicio cuenta con un bus de asistencia, cuánto va a costar la tarifa este año o de aquí a tres años, porque está fijada y predeterminada? Es necesario que tengamos una mirada más profunda respecto de la conectividad en el transporte interurbano, y que sea coherente con las necesidades de los usuarios. El transporte interurbano es muy necesario, ya dejó de ser un transporte que se utiliza para viajar entre Santiago y Chillán solo para pasear, porque hay gente que se traslada seguidamente a sus labores, porque las fuentes laborales en regiones lamentablemente son menores. En el fondo, lo que quiero decir es que debemos mirar el transporte interurbano como una necesidad para poder ejercer labores.

Tiene la palabra el diputado Sergio Gahona.

El señor **GAHONA**.- Señora Presidenta, a propósito del comentario que usted está haciendo, me parecería razonable que existiera un sistema en línea. Yo permanentemente veo inspectores en la Ruta 68, imagino que en otros lugares sucede igual; de hecho, en La Serena o en Coquimbo también los veo rutas.

No creo que haya déficit en cuanto a la presencia de fiscalizadores, pero es necesario reforzar la tecnología - desconozco si la tienen-, para que los fiscalizadores puedan introducir la patente en algún aparato que arroje de inmediato si el bus tiene la revisión técnica al día.

Además, que todo esto esté conectado en línea, a fin de que el usuario pueda ver desde una página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones si la empresa Turbus, por ejemplo, tiene "equis" buses y si está al día o no. Esa tecnología hoy existe, y quizás se podría implementar.

Por otra parte, quiero hacer un alcance respecto del tema de las tarifas que mencionó la señora Flores, en cuanto a que evidentemente hay que buscar fórmulas que permitan frenar esas alzas desmedidas y abusivas que se producen en algunos fines de semana largos. Esto fundamentalmente se debe a la ley de oferta y demanda, porque es evidente que cuando hay una alta demanda por pasajes, la forma de regularla es vía peso. Eso es así aquí y en cualquier parte del mundo.

Ahora, ¿por qué no se hace en el Transantiago? Porque ahí hay monopolio: es el Transantiago o el Transantiago; en cambio, en los buses interurbanos existen al menos tres o cuatro alternativas. Para viajar entre Antofagasta y Santiago hay mínimo tres o cuatro líneas, quizás más, y en los tramos más cortos debe haber más alternativas todavía. Por lo tanto, tendría "ojo" con esto de fijar tarifas a los buses interurbanos, porque la fijación de tarifas por parte

del Estado se establece cuando hay monopolios o cuando la oferta es restringida, pero este no es el caso.

Ahora, la preocupación va más por las pequeñas empresas, de pequeñas flotas que sirven tramos cortos, porque no creo que una empresa que tiene tres buses sirva el tramo Santiago- Antofagasta. Eso no existe. Por lo tanto, estamos hablando de tramos como el de Casablanca-Valparaíso, que puede ser servido por una flota de tres buses y estas son objeto de mayor fiscalización.

Pensando en las recomendaciones que debe hacer esta comisión podríamos establecer que no podrá haber flotas de menos de diez buses, independientemente del tramo que cubran, pero hay que ver qué impacto causa eso y en cuánta gente.

Además, sería bueno saber el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha pensado en algún sistema tecnológico que permita que no solo los fiscalizadores de transportes hagan el trabajo de fiscalizar y denunciar, sino que también los usuarios puedan acceder a un sistema transparente que les permita informarse en línea sobre los costos de los pasajes, de modo que no se enteren en el terminal de buses que el pasaje cuesta 30.000 o 40.000 pesos, en circunstancias que normalmente cuesta 10.000 pesos.

Por ejemplo, en el caso de los combustibles una persona puede ingresar a una página web y ver los precios de venta en cada estación de servicio de la Región Metropolitana. ¿Por qué no pensar en algo similar? Esto es, que el usuario pueda conocer las tarifas máximas, porque imagino que se establecen tarifas máximas o tarifas informadas.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Informadas.

El señor **GAHONA**.- Y deben respetar esas tarifas.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Sí.

El señor **GAHONA**.- Me imagino que los empresarios informan las tarifas máximas a cobrar.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Exacto.

El señor **GAHONA**.- Para no saltarse la norma. De ahí para abajo pueden cobrar lo que quieran, pero que informen la tarifa máxima. No creo que alguien cobre más que la tarifa máxima informada. Entonces, que la gente sepa que en algún momento el pasaje va a costar determinado valor. La idea es transparentar más este mercado.

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

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, coincido con el diputado Gahona.

Además, es posible que las empresas se pongan de acuerdo para cobrar tarifas espantosas en los terminales, porque para mí es un robo sin compasión que se le hace a la gente. A las tarifas les agregan los cobros de TAG, el pago de horas extraordinarias, el porcentaje de ganancias del dueño, en fin.

Señora Presidenta, solicito que se vuelva a invitar a la señora Paula Flores para seguir conversando con ella sobre estos temas y para nos entregue su mirada sobre la materia.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Habría acuerdo al respecto?

Acordado.

Un comentario final. A nivel nacional, si uno ve la plantilla de las empresas, se podría decir que existen algunas que no caen dentro de los monopolios, pero que están bien cerca, y son las que manejan el mercado.

De esas empresas uno ve gente a la orilla de las carreteras, sin asistencia, y la verdad es que aunque estén dentro de ese 97 por ciento de grandes empresas, que finalmente son dos o tres a nivel nacional, tampoco tienen asistencia, de modo que debemos tenerlo presente.

Señora Flores, le agradecemos su asistencia a la comisión.
Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 10.03 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,
Redactor
Coordinador Taquígrafos Comisiones.