

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°8, celebrada el jueves 9 de enero de 2020, de 09:05 a 10:08 horas.

I. PRESIDENCIA

Presidió la sesión la diputada señora María Loreto Carvajal Ambiado.

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

II. ASISTENCIA

Asisten los (as) diputados (as) María Loreto Carvajal (Presidenta), Eduardo Durán, Félix González y Rolando Rentería.

Asimismo, concurrió el diputado Enrique Van Rysselberghe en reemplazo del señor Sergio Gahona.

Concurrieron la Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores; el Jefe del Departamento de Inspección (S) de la Dirección del Trabajo, señor Jorge Arriagada; el asesor jurídico de Conaset, señor Reiner Baack, y de la Sección de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT) de Carabineros de Chile, el Teniente Coronel Bohle, la Teniente Coronel Ricotti, el Capitán Andrade (de la SIAT de Rancagua) y el Capitán Ausset.

III. CUENTA

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

1. Correo electrónico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el cual se excusa a la señora ministra de no poder asistir a la sesión de hoy, por problemas de salud.

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

3. Correo electrónico del señor Jorge Arriagada Jefe (S) Departamento Inspección Dirección del Trabajo, por el cual confirma asistencia.

4. Correo electrónico de Fenabus, por el cual su presidente, señor Marcos Carter, se excusa de no poder asistir, la sesión del día de hoy. Solicita posponer su invitación.

5. Oficio N° 2668 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el cual responde a oficio N° 5 de la Comisión referido a si el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene previsto el establecimiento de un sistema tecnológico que permita a los usuarios acceder en línea a la información sobre el costo de los pasajes de los buses interurbanos. Del mismo modo, se solicita una opinión del servicio a su cargo sobre el posible acuerdo entre las empresas para subir los pasajes interurbanos.

6. Correo electrónico de CONASET, por el cual se confirma la asistencia de su asesor jurídico, señor Reiner Baack Blumberg.

IV. ACUERDOS

1. Invitar, a la sesión del 16 de enero, al representante de la Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Interurbano, señor Claudio García, al presidente de la Federación Nacional de Buses de Transporte Rural e Interprovincial, (Fenabus), señor Marcos Carter, y a la organización Víctimas de Turbus.

2. Citar a la Ministra de Transporte y Telecomunicaciones para que comparezca a la Comisión a fin de que proporcione antecedentes para el adecuado cumplimiento de su mandato.

3. Oficiar al Presidente de la Cámara, para que si lo tiene a bien, recabe el asentimiento de la Sala para prorrogar en 30 días el plazo concedido a esta Comisión para la realización de su cometido, a contar del 7 de marzo. Esta petición tiene su fundamento en que faltan varias autoridades que presten su testimonio ante esta instancia investigadora.

4. Se reiteró el acuerdo de realizar una visita inspectiva, en fecha a determinar, a un terminal de buses de transporte interurbanos de pasajeros a fin de observar *in situ* los procedimientos de fiscalización.

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

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

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

Habiendo cumplido con su objeto, la sesión se levanta a las **10:08** horas.

PATRICIO VELÁSQUEZ WEISSE
Abogado Secretario de la Comisión

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

Sesión 8ª, celebrada en jueves 9 de enero de 2020,
de 09.05 a 10.08 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la diputada M.^a Loreto Carvajal.

Asisten los diputados Eduardo Durán, Félix González, Rolando Rentería y Enrique van Rysselberghe.

Concurren como invitados la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores; el señor Jorge Arriagada, jefe del Departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo; el asesor jurídico de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), señor Reiner Baack Blumberg; el jefe de

la Prefectura de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), teniente coronel Guillermo Bohle, y el jefe de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) de Rancagua, capitán Daniel Andrade.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

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

Ofrezco la palabra.

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

Quiero saludar muy cordialmente a los colegas parlamentarios que se encuentran presentes y, por cierto, a quienes han sido convocados, deseándoles un próspero y exitoso 2020, y que tengamos buenos resultados en esta comisión, que ha sido muy interesante y hasta ahora muy contingente a propósito de los accidentes en carreteras y, particularmente, por las fiestas de fin de año, cuando se produce un alto flujo de transporte de pasajeros en el país.

Señor Secretario, para tener claridad respecto del plazo de la comisión, tengo entendido vence la primera semana de marzo.

El señor **VELÁSQUEZ** (Secretario).- El 7 de marzo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Todavía hay algunas consultas e invitados pendientes que nos parece de suma importancia convocar.

Nos señaló el diputado Félix González que hay una organización que ha hecho seguimiento a este problema, que son víctimas justamente de accidentes del tránsito, que expusieron en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones a propósito de esta materia, y quisiéramos convocarlos. Entiendo que estarían convocados para la próxima semana.

Propongo a la comisión que solicitemos una prórroga por 30 días para hacer nuestro informe y para recibir a las personas que han solicitado participar, entre ellos, el presidente de la Federación de Buses Interurbanos Nacional y a los trabajadores.

Además, acordamos visitar un terminal, a propósito de la forma en que opera la fiscalización.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Entonces, vamos a reiterar las invitaciones.

Quiero insisto en la concurrencia de la ministra. Ella ha estado en una sesión, y me parece muy importante volver a invitarla. De lo contrario, vamos a tener que citarla.

-Ingresan los invitados a la Sala.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Saludamos a la señora Paula Flores, secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes; al señor Jorge Arriagada, jefe del Departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo; al señor Reiner Baack, asesor jurídico de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), y al señor Claudio García.

El señor **VELÁSQUEZ** (Secretario).- El señor García se excusó, pero quiere venir a la próxima sesión.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Saludamos al teniente coronel Guillermo Bohle y al jefe de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito de Carabineros (SIAT), de Rancagua, capitán Daniel Andrade, a quienes les damos la más cordial bienvenida.

No sé si la señora Paula Flores o el señor Jorge Arriagada quisieran intervenir respecto de las consultas que han quedado pendientes, para luego dar paso a la exposición.

Entiendo que el coronel Bohle ha traído una exposición.

El señor **BOHLE**.- Señora Presidenta, traigo una presentación de los dos accidentes. Puedo hacer una presentación verbal o a través de imágenes para que todos podamos verla.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Si les parece, ofreceré el uso de la palabra al coronel Guillermo Bohle.

Ustedes han sido invitados a esta comisión investigadora para que nos proporcionen antecedentes de los accidentes que han causado impacto no solo a nivel nacional, sino que también han tenido repercusiones en otras áreas, particularmente en las fiscalizaciones que han sido materia fundante de esta comisión y sus causas, respecto del accidente ocurrido hace dos años en la ruta 5 Sur, a la altura de San Francisco de Mostazal, y en la ruta B 710, a la altura de la cuesta Alto Paposo, camino a Antofagasta y Taltal.

También sería interesante agregar como dato el balance de lo que han sido las últimas fiestas de fin de año, a propósito de la accidentabilidad, y las cifras de heridos y fallecidos los últimos días de 2019.

El señor **BOHLE**.- Señora Presidenta, lamentablemente no tenemos audio. En definitiva, esto era para contextualizar

cuál es el trabajo nuestro. Básicamente, en nuestra especialidad nos dedicamos exclusivamente a la investigación de accidentes de tránsito desde el 13 de enero de 1961.

A lo largo de nuestra historia, partimos con Santiago. Actualmente, tenemos Prefectura SIAT Santiago y 19 unidades a lo largo de todo Chile, desde Arica hasta Punta Arenas. La última creada fue en Chiloé, a raíz del requerimiento de la autoridad administrativa y judicial para el esclarecimiento de los hechos a lo largo de nuestro país.

Voy a partir por el accidente del norte, teniendo claro que estos dos procesos están siendo investigados por el Ministerio Público. Tengo clara mi obligación de entregar información que está siendo investigada, porque a mí no me corresponde hacerlo, sino al Ministerio Público.

Quiero entregar alguna información sobre cómo y dónde ocurrió el accidente del kilómetro 3 de la ruta B-710, sector conocido como Cuesta Paposo, comuna de Taltal. Ese hecho fue un accidente de tránsito de tipo volcamiento, donde hubo fallecidos, lesionados y daños. Eso sucedió el 1 de diciembre de 2019, a las 23:00 horas aproximadamente.

El fiscal a cargo de la investigación es el señor Ricardo Castro Lillo, de la Fiscalía Local de Taltal.

El vehículo involucrado es un bus, cuya placa patente es FBPS-19.

Se trata de un área rural.

El equipo investigador que está realizando la investigación es la SIAT de Antofagasta.

El resultado de ese accidente dejó 21 personas fallecidas y 21 personas lesionadas.

En cuanto a las condiciones del lugar, la ruta se encuentra en buen estado.

Ustedes pueden observar unas imágenes panorámicas del lugar. Es un sector de curvas y contracurvas y con pendientes descendentes. O sea, es una ruta en la cual hay que adoptar muchas medidas de seguridad.

La ruta cuenta con señalización de tipo vertical y horizontal, en buen estado de conservación, conforme a la investigación que está realizando el equipo.

Las pistas de circulación corresponden a una pista bidireccional, es decir, con una pista de circulación en cada sentido, encontrándose separadas por barreras de hormigón ubicadas en el eje central de la calzada, las que no permiten que los vehículos pasen o traspasen dicho eje. La vía determinada por el equipo investigador se encuentra en buen estado.

Lo importante de esto es que, desde el minuto en que ocurre el accidente, tanto la SIAT Santiago como la SIAT Antofagasta, por instrucciones y nuestros protocolos internos, de inmediato conforman un equipo multidisciplinario porque es un accidente anormal. No es común un accidente de ese tipo y con esa cantidad de personas lesionadas y fallecidas. Entonces, desde ese punto de vista, la manera de enfrentar ese tipo de accidentes es mediante la conformación de un equipo multidisciplinario para que no quede nada al azar. Prueba de ello es que en esta investigación participa el jefe de la SIAT de Antofagasta, con un oficial, más seis PNI (Personal de Nombramiento Institucional).

Apoyamos esa investigación con la SIAT de Arica, desde donde bajó a Antofagasta un capitán con un técnico mecánico. También viajó un oficial desde la SIAT de Iquique, más un suboficial de la SIAT de Santiago, y nosotros monitoreamos el trabajo. Enviamos un ingeniero

mecánico para todas las labores de investigación que vamos a ver más adelante, que abarcan una serie de rubros.

El personal que participa de esta investigación está conformado por cuatro oficiales, siete suboficiales, un ingeniero mecánico y un técnico mecánico. Las diligencias periciales que determinamos para investigar y esclarecer las causas de estos accidentes de tránsito involucran el análisis de los vehículos y, en este caso en particular, del bus, del conductor, de la vía y de otros factores, como el estado atmosférico y lo que pueda ocurrir como consecuencia de ello.

Una vez analizado eso, si el equipo o el jefe investigador del accidente requieren de alguna pericia externa, como ocurrió en los casos de Paposo y de San Francisco de Mostazal, el jefe de equipo plantea al Ministerio Público que se requiere una pericia externa para apoyar nuestra investigación, porque muchas veces nuestros laboratorios no cuentan con la tecnología de hoy en día, de modo que requerimos que el Ministerio Público contrate una pericia externa para complementar nuestra investigación y esclarecer las causas del accidente.

Me referiré a continuación a las fiscalizaciones que se han realizado a todos los buses interurbanos, pero en particular a este bus, desde 2013 en adelante. Es algo importante e imagino que el ministerio también hablará de ello, pero también tengo aquí la información.

Pueden ver la placa patente del bus que fue fiscalizado, perteneciente a la empresa Turbus; las diferentes tipificaciones o infracciones que se le cursaron y el lugar en que ocurrió la infracción.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Son solo infracciones derivadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ¿no es así?

El señor **BOHLE**.- Sí, y también nuestras. Las tengo acá.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Porque esas vienen luego, ¿no es así?

El señor **BOHLE**.- Sí, las tengo impresas. Si quiere se las dejo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Le pido que las exponga, para conocer la suma total, tanto del ministerio como de ustedes.

El señor **BOHLE**.- Señora Presidenta, estas son las fiscalizaciones realizadas a este bus en particular desde 2013 en adelante.

La presente lámina muestra una vista panorámica del lugar en que ocurrió el accidente. La zona enmarcada en el círculo rojo es aquella en que, lamentablemente, el bus perdió el control, se salió de la ruta y volcó. Como pueden ver, es una ruta compleja.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Es de una sola vía, ¿no es así?

El señor **BOHLE**.- Es bidireccional, con una sola pista por sentido, lo que hace que sea...

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

El señor **BOHLE**.- Riesgosa y complicada.

Nuestra hipótesis, como dijimos: conductor, vía, vehículo, que está en proceso investigativo. En este caso en particular, desde Antofagasta se pidió una pericia externa al Ministerio Público. Está en proceso de investigación y por el momento no tenemos establecida una causa clara de lo que pasó en el caso de este accidente.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Y en relación con el accidente cerca de San Fernando?

El señor **BOHLE**.- El accidente de San Francisco de Mostazal ocurrió el 29 de julio de 2019 y fue causado por

un bus que chocó contra la barrera de contención. Con posterioridad hubo un volcamiento con muertos, lesionados y daños.

Ese accidente ocurrió a las 01:00 horas, aproximadamente, del 29 de julio. El lugar del accidente fue la calzada poniente de la ruta 5 Sur a la altura del kilómetro 60, comuna de Mostazal, en la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.

El fiscal que se encuentra a cargo de la investigación es Pablo Muñoz Leyton, de la Fiscalía Local de Graneros, el bus tiene placa patente BXYL-64, el sector donde ocurrió el accidente es denominado rural, el equipo investigador corresponde a la SIAT de Rancagua o SIAT Cachapoal. A mi izquierda está el jefe de la SIAT de Rancagua.

El resultado de ese accidente fue de seis personas fallecidas y 49 lesionadas de diversa consideración. El lugar corresponde al kilómetro 60 de la calzada poniente de la ruta 5 Sur en dirección al sur. La calzada poniente de la ruta 5 Sur cuenta con señalización del tipo vertical y horizontal en buen estado, lo que fue determinado por el equipo investigador que levantó el sitio del suceso. Existen dos pistas de circulación por sentido, con barreras New Jersey que separan ambas calzadas. La calzada en que ocurrió el accidente tiene dos pistas de circulación en sentido sur. Se determinó que la vía estaba en buenas condiciones.

Para este accidente en particular se conformaron dos equipos multidisciplinarios. El primero fue el equipo de servicio de la SIAT de Rancagua, a cargo del teniente Vera, y el segundo fue un equipo de apoyo al mando del jefe de la SIAT de Rancagua, capitán Andrade, más un perito mecánico, también de la SIAT de Rancagua. Esos dos equipos fueron

apoyados por un equipo mecánico de la SIAT de Rancagua, también monitoreado por la SIAT de Santiago.

El 30, es decir, al día siguiente de ocurrido el accidente, ese equipo multidisciplinario tuvo una reunión de trabajo con el fiscal de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, señor Javier von Bischoffhausen; con el fiscal adjunto que está llevando la causa, señor Pablo Muñoz Leyton; con el jefe del Servicio de Encargo y Búsqueda de Vehículos de la Sexta Zona de Carabineros, con el subcomisario de la Subcomisaría de Investigación de Accidentes en el Tránsito, capitán Andrade; y con la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.

Se conformó un equipo multidisciplinario que tuvo una reunión de trabajo con el fiscal para determinar los cursos de acción a seguir en la presente investigación. En cuanto a las diligencias periciales, se procedió al análisis del vehículo, de los conductores, de la vía y de otros elementos que pudieran haber ocasionado o intervenido en la ocurrencia del accidente.

En esa reunión de trabajo con el fiscal del Ministerio Público se pidió una pericia externa a una empresa particular. La solicitud fue hecha por la SIAT y la gestionó el Ministerio Público, para determinar alguna falla del móvil en particular, como también ocurrió en Antofagasta. Esas peticiones surgieron a raíz de las pericias y del trabajo pericial que realizó a SIAT en el lugar. También se sugirió ampliar el espectro investigativo y las pericias para establecer y determinar en definitiva qué ocurrió.

Las fiscalizaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones las tengo de 2009 a 2019. Las voy a

mentar: 16, en 2009; 12, en 2010; 7, en 2011; 25, en 2018.

De ese bus en particular, o a la PPU de ese bus, tenemos las siguientes fiscalizaciones entre 2009-2019; 20, en 2012; 18, en 2013; 18, en 2014; 18, en 2015, y 17, en 2016.

Eso respecto de la fiscalización que ha realizado el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y nosotros como institución, en relación con los buses interurbanos en general y controles, en 2018, realizamos 57.431 fiscalizaciones y cursamos 14.511 infracciones; en 2019, se realizaron 74.391 controles y 12.291 infracciones a este tipo de buses, a lo largo de nuestro país.

Esa es la información que tengo de los accidentes de Paposo y Mostazal, más las fiscalizaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las que ha hecho nuestra institución.

Gracias.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En nombre de la comisión, agradezco la exposición del teniente coronel don Guillermo Bohle.

Ofrezco la palabra.

Quiero hacer un par de preguntas.

Primero, como usted ha señalado, sus competencias más bien radican en hacer investigaciones respecto de los accidentes del tránsito. Me llama la atención que en estos casos, que han tenido efectos sumamente negativos a propósito del número de fallecidos y de dañados en estos accidentes, no tengamos todavía información precisa de cuáles podrían ser las eventuales causas.

Entiendo que hay una investigación por parte de la justicia a través de la Fiscalía que sigue su curso, pero me llama la atención que un accidente que ocurrió en julio y el otro en diciembre, aún no haya probables causas, sin

perjuicio de que no pueden pronunciarse respecto de una determinación final que hará la justicia en su momento, pero sí respecto de lo que compete a Carabineros, que uno entiende están de la mano coordinados con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a propósito de la certeza y la seguridad que debe dar el transporte público a las personas que utilizan este medio tan masivo.

Entonces, queda la sensación -en lo personal lo digo- de que, al parecer, existe una dicotomía respecto del actuar de un organismo tan preciso y competente como es Carabineros, porque no nos genera antecedentes que nos permitan decir si esta forma de transporte es segura o no, o en esta línea en particular hay antecedentes, etcétera.

Como me falta un poco de información, me gustaría que nos pudiera ilustrar al respecto.

En segundo lugar, me gustaría saber cómo opera Carabineros con el misterio en estas materias. Cuando usted nos señala la cifra de 14.000, de 57.000 fiscalizaciones, es aproximadamente el 25 por ciento de las infracciones, que es un número altísimo, si pensamos que uno de cada cuatro buses fiscalizados tiene además una infracción.

En ese punto, me permito hacer la consulta a Paula respecto de que me llama bastante la atención -a mí personalmente- que esas infracciones son básicamente por no tener, por ejemplo, un extintor o una planilla de no sé qué.

Entonces, quisiera saber si tenemos antecedentes para estimar que las máquinas que tienen un uso continuo y miles de fiscalizaciones, tienen las condiciones mecánicas o técnicas que pudieran generar seguridad.

Quiero complementar la pregunta con lo siguiente: cuando nos habla el teniente coronel de infracciones, quisiera saber de qué tipo de infracciones hablamos, cuáles son las

fiscalizaciones y las infracciones que Carabineros ha cursado respecto de estos buses. Ello, porque los cuestionamientos en muchos de estos accidentes es saber qué ha pasado -materia de la Fiscalía-, si efectivamente las placas patentes son las que corresponden, si las revisiones técnicas estaban al día y no adulteradas, etcétera.

Me gustaría un poco más de precisión al respecto.

Tiene la palabra, teniente coronel.

El señor **BOHLE**.- Señora Presidenta, primero, quiero establecer que Carabineros de Chile tiene 44 cuarteles a lo largo de nuestro país solo en las autopistas. Están en las rutas concesionadas para fiscalizar y controlar aleatoriamente los vehículos y, en este caso en particular, los buses interurbanos.

Desde ese punto de vista, tenemos dos tipos de fiscalizaciones: La fiscalización aleatoria del carabinero que controla el bus en la ruta y que es un control de la documentación propiamente tal, porque desde el momento que controlamos la documentación del vehículo entendemos que ese conductor está habilitado para conducir con su licencia profesional y que la documentación del vehículo está en condiciones para transitar por las vías.

Además, me gustaría explicar que una fiscalización de un bus interurbano en la ruta que lleva 40 pasajeros, no es procedente que sea de una o dos horas para hacer una fiscalización o una revisión profunda, por eso es una revisión aleatoria de la documentación que, si está al día, ese conductor sigue su recorrido.

Hay otros estamentos, como las plantas de revisión técnica, que son los encargados de revisar mecánicamente el estado de ese vehículo, y las municipalidades con sus departamentos de Tránsito el otorgamiento de la licencia para el conductor profesional.

Desde ese punto de vista, el carabinero que fiscaliza en la ruta -reitero-, hace una fiscalización aleatoria y de un par de minutos o de media hora, a lo más, para fiscalizar a ese bus que va en una ruta con pasajeros en su interior. No sería prudente que un carabinero esté tres horas controlando un bus que va con personas al interior.

Dicho eso, me permito revisar, porque las tengo acá, las principales causas, haciendo presente que nosotros, como Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), investigamos en general el 10 por ciento de los accidentes. El año pasado, por ejemplo, hubo alrededor de 90.000 accidentes a nivel nacional y nosotros investigamos el 10 por ciento de esos accidentes, porque nuestra investigación es a requerimiento de la Fiscalía.

Entonces, la información que tengo es de la SIAT, pero también del departamento donde se recibe la estadística, en general.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Usted hace una referencia en general, vehículos particulares y buses, pero respecto de los buses interurbanos, ¿tiene la información?

El señor **BOHLE**.- Respecto de los accidentes de buses, en 2019, hubo 1.044 accidentes a nivel nacional; muertos, lesionados graves, menos graves y leves, 1.130 personas.

Las principales causas de esos buses accidentados fueron por conducción no atenta a condiciones del tránsito del momento, 363 casos; conducción sin mantener la distancia razonable ni prudente, 80 casos; conductor que cambia sorpresivamente de pista de circulación, 41 casos; pérdida de control del móvil, 36 casos; adelantamiento sin el espacio y tiempo suficiente, 31 casos; conducción en estado ebriedad, 26 casos; virajes indebidos, 23 casos; señalización y desobedecer señales de tránsito, 18; una

velocidad no razonable y prudente, 16; otras señalizaciones, 15.

Eso respecto de los accidentes.

Las causas asociadas a los accidentes en general son las siguientes: conducir el bus con la puerta del móvil abierta, conducción no atenta a las condiciones del tránsito. Estas son causas nuestras y de la investigación del accidente, así como de las infracciones que se han cursado a nivel nacional.

¿Existe retroalimentación? Sí existe retroalimentación.

¿Desde qué punto de vista? De los noventa y tantos mil accidentes que ocurren en nuestro país, Carabineros hace un anuario de tránsito que sale en febrero de cada año. Ese anuario es público, y lo conoce la Conaset, el ministerio y nosotros en nuestras fiscalizaciones, porque de hecho, dentro de nuestros 44 cuarteles a nivel nacional, nosotros retroalimentamos respecto de las causas de los accidentes y de las infracciones más comunes que ocurren en estas fiscalizaciones y en los accidentes, y el personal tiene conocimiento de ello y nosotros abocamos u orientamos nuestros controles a estas infracciones que se debe seguir fiscalizando para evitar los accidentes.

Por ejemplo -ya lo mencioné-, el exceso de velocidad, la imprudencia de los peatones, la conducción en estado de ebriedad, y la fiscalización al interior de los buses, en el sentido de que los pasajeros lleven puesto su cinturón de seguridad.

Esas son las fiscalizaciones y ese es el trabajo que realizamos como Carabineros en la ruta y de lo que somos retroalimentados porque el anuario de tránsito, en definitiva, es público a contar de enero-febrero-marzo de cada año.

Esa información es pública, la conocen las autoridades, la conocemos todos, por lo que se puede diseñar y aplicar políticas para fiscalizar -"hincar el diente"- en esas infracciones y seguir las fiscalizaciones en las carreteras de nuestro país.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Señor teniente coronel, agradezco su respuesta, pero debo insistir, en el caso de estos buses que ha llevado en los dos accidentes a tener pocos resultados aparentes sobre las causas.

Creo que eso es sumamente importante para nosotros para cumplir con el propósito de la comisión investigación.

El señor **BOHLE**.- Señora Presidenta, respecto de su primera pregunta de las causas de estos dos accidentes, la investigación de las causas está bastante avanzada. En el caso de julio las causas del accidente están prácticamente claras y fueron ratificadas recientemente por una pericia. Entonces, mientras esa pericia no esté lista, no esté entregada a la Fiscalía y esta haya remitido al equipo investigador para evacuar su informe, la SIAT de Rancagua, en este caso particular del accidente de San Francisco de Mostazal, está manejando sus hipótesis y tiene su informe en condiciones, pero faltaba ratificarlo con esta pericia particular que fue pedida al Ministerio Público, la cual llegó hace una semana, está en condiciones y el informe está en condiciones.

Ahora -usted bien decía-, efectivamente quisiéramos tener el informe o las causas a los 30 días. De hecho, el equipo que va a investigar el accidente a terreno debería retirarse de este con la causa basal clara de cómo ocurrió el accidente. Nosotros trabajamos de esa forma, pero hay accidentes particulares, como estos, que no son comunes, que no son habituales, que no son normales, en los que se

debe dar un tratamiento especial. Un disco Pare, un Ceda el Paso, el exceso de velocidad son circunstancias fáciles de calcular y comunicar, pero estos accidentes con tal cantidad de fallecidos, con tanta trascendencia y mediatez que existe en el entorno, requieren una investigación más profunda.

En los dos accidentes en particular, de Paposo y de Mostazal, son accidentes que tuvieron -el de Mostazal, especialmente- otras variables por todos conocidas.

Entonces, el equipo multidisciplinario lo dice, de partida: participo el SEP para esclarecer bien chasis, patente y todo el tema, o sea, participaron otros organismos especializados aparte de solo investigar la causa del accidente. Se trató de un accidente complejo que todavía está en proceso de investigación, pero respecto del cual la investigación entregará resultados positivos y con exactitud la determinación de cuál fue la causa del accidente.

A mí me gustaría que a los 30 días todos supiéramos qué pasó, pero tenemos que ser responsables en entregar una causa basal, porque entiendo que de los errores se debe aprender, por lo que debemos ser responsables y entregar una causa basal certera, y si eso requiere una pericia externa tenemos que pedirla para complementar nuestro peritaje.

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

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Señora Presidenta, entiendo que no está concluida la investigación en términos judiciales, pero esta es una comisión investigadora y por lo tanto equivaldría a entregar la información a una Fiscalía.

No somos un tribunal, no somos el Poder judicial, pero fiscalizamos al Poder Ejecutivo del que nuestros invitados forman parte. Entonces, no estaría fuera de sus funciones entregar la información que usted tiene, no la conclusión final porque no corresponde, pero si hubiera que esperar la conclusión final -que sería lo ideal- la pregunta sería cuánto falta en días para ello.

Eso es para saber si podemos estar dentro del período de funcionamiento de la comisión investigadora para que, una vez concluida la investigación, podamos tener los antecedentes completos, y así no pedir ahora antecedentes parciales.

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

El señor **BOHLE**.- Señora Presidenta, por su intermedio, me acompaña el jefe de la SIAT de Rancagua, quien recibió la pericia del Ministerio Público y él podría entregarnos la fecha exacta o aproximada de cuándo se remitirá el informe final al Ministerio Público.

Respecto de las hipótesis de ese accidente en particular, -bueno, lo dije en la presentación- nosotros barajamos y estudiamos el análisis de tres elementos y un cuarto que podría ser el medio ambiente, pero que básicamente son el vehículo, el conductor y la vía.

En este caso en particular, los antecedentes o la investigación apuntan al tema móvil. Básicamente, eso. La pericia ya está en condiciones, y el capitán Andrade de la SIAT de Rancagua podrá entregarnos la información exacta de cuándo ese informe estará en el Ministerio Público.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Antes de ofrecer la palabra al capitán, esto nos genera hartas dudas respecto de las probables causas. Entonces, cuando

refiere al móvil, ¿debo entender que se refiere al estado del bus? ¿A eso hace referencia?

Me interesa que nos digan, si no la principal hipótesis, por lo menos cuáles serían tres de las probables causas.

En segundo lugar, ambos accidentes ocurrieron de noche, entonces ahí tengo un elemento como para que usted nos ilustre. En general, los accidentes de esta magnitud ocurren de noche, cuando se percibe poca fiscalización en ambos sentidos, del ministerio y de Carabineros. Es raro - uno que viaja de noche- percibir control policial y creo que ahí hay un elemento a tener en consideración cuando hay un alto número de personas que se trasladan de noche, cuando la ocurrencia de estos hechos, a propósito de la percepción de que hay poca fiscalización de noche. Quisiera también tener su opinión.

Tiene la palabra el capitán Andrade.

El señor **ANDRADE**.- Señora Presidenta, como mencionó mi comandante, soy el jefe de la SIAT y el día que ocurrió el accidente me constituí en el lugar apoyando con un segundo equipo, por lo que formé parte del proceso de investigación.

Cuando se habla de las hipótesis, en realidad esto obedece a la aplicación del método científico que utilizamos para investigar un accidente y no descartar ninguna posibilidad.

Las hipótesis se barajan desde la responsabilidad del conductor, al estado de la máquina o a la empresa.

En relación con este accidente, era de noche, estaba lloviendo, había una curva -venía saliendo de una curva- por lo que no se podía descartar ningún hecho o situación alguna que pudiese haber ocurrido. Por lo tanto, nuestras hipótesis apuntan a una conducción a una velocidad que no era razonable ni prudente por parte del conductor. Esto

tenemos que afirmarlo o descartarlo mediante el estudio físico matemático del desplazamiento del bus para determinar la velocidad y si era acorde a la que se desplazaba el conductor.

Por otra parte, atribuirlo al ambiente relacionado con la velocidad, vale decir, si el conductor iba a una velocidad que le permitiera controlarlo ante unas condiciones de curva, lluvia, y obviamente a las características propias del móvil que conduce.

También hay factores y otras hipótesis que dicen relación con las condiciones propias del conductor, vale decir, estudiar la cantidad de horas que condujo, de dónde venía, hacia dónde iba, a qué hora salió, o sea, bajo qué condiciones conducía. Y también la condición mecánica del bus.

Nuestros esfuerzos investigativos nos llevan a determinar varias circunstancias que tienen relación con el bus, toda vez que cuando se conforma el equipo multidisciplinario, en donde forma parte un equipo de SEBV, que es el Servicio de Encargo y Búsqueda de Vehículos de la institución, se pudo determinar que este bus, como ya es sabido por todos, viajaba con las placas patente cambiadas.

¿Qué quiere decir esto? Que la empresa de manera intencional hace cambio de sus placas patente.

Me gustaría detenerme acá, porque no es una situación común, no es una situación que se pudiera detectar fácilmente en una fiscalización aleatoria o común y corriente, toda vez que para poder determinar esta situación se realizó una pericia muy particular y muy puntual.

Para ilustrar mejor la situación, todos los vehículos tienen número del chasis, número de motor y placa patente,

y todos estos números de serie van correlacionados entre sí.

Por lo tanto, determinar si todos estos factores son propios del vehículo requiere una pericia mayor. Es a lo que se refería mi comandante respecto de fiscalizar un vehículo y detenerlo 2 o 3 horas.

Hay que entender que aquí hubo una situación, que está manejando el Ministerio Público, que dice relación con la intencionalidad de vulnerar los sistemas de fiscalización, tanto del Ministerio de Transportes como de Carabineros de Chile, al revivir este bus, de cierta manera, que ya había sido accidentado, que ya no debía estar circulando.

Por eso, insisto que la fiscalización aquí no podía haber sido de otra manera más que mediante una pericia, que lamentablemente se llevó a cabo por los resultados de este lamentable accidente. De lo contrario, creo que habría sido bastante complejo haberlo determinado.

En relación con la demora del informe, con el afán de no dejar ninguna situación de lado, se extrajeron piezas puntuales de este bus y se realizaron pericias metalúrgicas a esta pieza, y son las pericias que nosotros en este minuto nos encontramos en espera, para de esta manera poder afirmar o descartar cualquier de las hipótesis.

¿Cuál es la importancia de esto? Que cada hipótesis por separado conlleva a una responsabilidad distinta.

¿Qué quiero decir con esto? Que si podemos determinar el tema de la velocidad, la responsabilidad apuntaría al que conduce, y el tema mecánico a la empresa.

En cuanto a la demora, como SIAT nos encontramos en condiciones de emitir un informe, pero sin antes tener el resultado de esta pericia, que es externo. El resultado ya lo tenemos, pero no está formalizado. Por lo tanto, me

atrevería a decir que en alrededor de 20 o 25 días debería estar en el Ministerio Público el informe completo.

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

Una consulta. ¿Cuánto demora un informe pericial de ustedes? Hablo en general, o sea, investigar el estado de la máquina y algunas cosas que hacen referencia a este tipo de accidentes.

El señor **ANDRADE**.- Señora Presidenta, los informes técnicos de la SIAT se demoran entre 40 a 45 días. Ese es el promedio del informe a la fiscalía.

Hay excepciones como esta, excepciones como la de Antofagasta, donde existen más variables y hay prórroga de la fiscalía, pero el promedio son entre 40 y 45 días, excepto los accidentes no normales, en el que el plazo es un poco más extenso.

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

Tiene la palabra el diputado Félix González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Participo de la Comisión de Transportes y tuvimos una exposición de las víctimas, que van a concurrir la próxima semana.

Una de las cosas que quedó bastante establecida es que hay prácticas dentro de las líneas de buses para evadir el tener que reparar. En el fondo, mientras no sean unos tarros, no hacen los cambios de repuestos. Incluso, se intercambian neumáticos para pasar las revisiones técnicas, etcétera.

Entiendo que hace falta una fiscalización con esa hipótesis, no al vehículo circulante, sino que a la empresa como tal.

No sé si eso ya se ha hecho, si se hace o es algo que falta perfeccionar para hacerlo en mayor rigor, porque evaden.

Me ha tocado -esto es anecdótico- arrendar vehículos y me parece extraño a veces que la patente está como con algunas cosas adicionales para que pueda pegar bien.

Entonces, creo que no es una práctica aislada, y lo puedo decir porque se señaló en la comisión. La organización se llama Víctimas de Tur Bus.

En todos los accidentes es lo mismo. Un vehículo que le decían "la lavadora" los conductores, porque se movía cuando pasaba de 80 kilómetros por hora.

Entonces, ¿existe esta fiscalización? ¿O falta?

No quiero hacer un juicio de ustedes, pero esta comisión tiene que generar recomendaciones en el informe final con la finalidad de hacer un tipo de fiscalización que pueda verificar que las empresas están cumpliendo.

Nosotros tenemos que ver si podemos hacer cambios legislativos, de manera que las responsabilidades penales también recaigan en los dueños de las empresas, que son los que se llevan la utilidad por hacer estos ahorros.

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

A propósito de lo señalado, pido a la encargada de fiscalización que nos precise qué tan complejo es verificar, en pocos minutos, el número de chasis, el número de motor y la placa patente.

Porque uno esperaría que la numeración sea concordante, y eso probablemente no tome más de 30 minutos.

A mi juicio, tal cual lo dice el diputado Félix González, no es tan ajeno a otros medios de movilización. No sólo hablamos de vehículos de transporte colectivo, también

estamos hablando de camiones de alto tonelaje y de vehículos menores. ¿Qué se está haciendo al respecto?

Tiene la palabra la señora Paula Flores.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, sobre el tema de la agrupación Víctimas de Tur Bus, es una agrupación que nace del accidente ocurrido en la ruta 78, actual Autopista del Sol, en 1992, y han estado sumando más víctimas de accidentes de la misma empresa.

Los antecedentes que ellos presentaron a esa comisión tienen que ver con los accidentes ocurridos en ese año. También me refiero al bus "la lavadora" que se señalaba o las prácticas que tendrían las empresas para pasar la revisión técnica.

Respecto de si los buses contarían con las revisiones mecánicas adecuadas para resguardar la seguridad de los pasajeros, quiero tomar los datos entregados hoy por el teniente coronel de la SIAT. El hablaba que en 2019 ocurrieron 1.044 accidentes de tránsito en buses. Nos relató que las causas de todos ellos están relacionadas con faltas de los conductores a las condiciones de tránsito.

Entonces, si hay una investigación de más de mil accidentes de tránsito, donde se ha establecido, después de una investigación de la SIAT de Carabineros, que la mayoría de ellas están directamente relacionadas con conductas del conductor, es algo que nos ayuda a responder la consulta que usted nos hace.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A mí me pareció que la causa primaria -no sé si me corregirá el teniente coronel Bohle- no ha sido solo esa; o sea, hablaron de máquinas, de ciertas condiciones e incluso de infracciones. No sé si usted ratifica lo que está mencionando el teniente coronel Bohle, porque no me quedó tan claro eso de los mil y tantos accidentes.

El efecto es bien decidor: son alrededor del 1.200 accidentados. Estamos hablando de que cada infracción podría significar una muerte o una consecuencia grave para el pasajero. Creo que la causa es sumamente importante, porque el efecto es casi indirectamente proporcional. Entonces, más allá de si esa es, en definitiva, ¿cuáles son las acciones para evitarlo?

Tiene la palabra el teniente general Bohle.

El señor **BOHLE**.- Señora Presidenta, de los 1.044 accidentes, efectivamente las causas que relaté...

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

El señor **BOHLE**.- Las causas de estos 1.044 accidentes son atribuibles al conductor.

Vuelvo a repetir: conducción atenta a las condiciones del tránsito, conducción sin mantener una distancia razonable y prudente, conductor que cambia sorpresivamente de pista de circulación, pérdida de control del vehículo, adelantamiento sin espacio y tiempo suficiente, conducción en estado de ebriedad, virajes indebidos. De hecho, en las fiscalizaciones que se hacen en los terminales durante los fines de semana largos se han detectado, gracias a Dios, conductores en estado de ebriedad que no han iniciado sus recorridos, que ocurrió recientemente para el 18.

Continuando, desobedecer las señalizaciones de tránsito, ceda el paso...

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Continúo con la duda, porque, ¿son los controles que hacen Carabineros en general o son los que hacen ustedes? Lo pregunto, porque me parece que ustedes no hacen ese tipo de controles.

El señor **BOHLE**.- Señora Presidenta, estas fueron las causas de los 1.044 accidentes en los que nosotros participamos como equipo investigador.

En 2019 hubo 1.044 accidentes de buses interurbanos, con 94 muertos, 168 personas graves, 90 menos graves y 1.130 leves. De esos 1.044 accidentes y de todos esos fallecidos y lesionados, las causas que originaron los accidentes fueron fallas humanas.

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

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, sin perjuicio de que casi el ciento por ciento de los accidentes son atribuibles a fallas humanas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sí quiere mejorar todos los aspectos que tengan que ver con la revisión del estado mecánico de los buses. Es por eso que las fiscalizaciones - ha quedado demostrado en esta comisión- se hacen a lo largo de todo el año, tanto por fiscalización, como por Carabineros...

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Señora Flores, nosotros tenemos que emitir los informes y todavía no lo hemos demostrado.

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

Hemos sido bastante más rigurosos en lo que tiene que ver con las faltas graves a las condiciones técnicas y de seguridad de los buses. Es por eso que en 2019 se retiró de circulación el doble de buses interurbanos que en 2018.

El 2019 terminó con 121 o 126 -no recuerdo el número exacto- buses retirados de circulación por faltas graves. Hay que poner énfasis en que, por ejemplo, cada vez que se detecta un bus que tiene el dispositivo de control de velocidad desconectado o que no funciona, el bus se va a corrales municipales. Eso está ligado con una de las causas

de los accidentes que señaló el teniente coronel, que tienen que ver con la velocidad, el exceso de velocidad en la conducción. Un bus con los neumáticos en mal estado o con parabrisas que impiden la perfecta visibilidad del conductor se va a corrales municipales.

Además, últimamente hemos puesto fuerte énfasis en verificar que los conductores estén registrados en este dispositivo, para que la Dirección del Trabajo pueda hacer una revisión de los tiempos de descansos, de las jornadas de trabajo y de las horas máximas de conducción de esos conductores.

La última pregunta que hizo fue respecto de si sería difícil o no hacer una revisión para verificar que el número de chasis coincida con el número de motor y placa patente del vehículo. Esa es una revisión que hacen las plantas de revisión técnica, donde hay unos pozos especializados para que el mecánico ingrese por debajo del bus para verificar que esos números coincidan. No es algo que se pueda hacer en todos los casos en la vía pública o al interior de los terminales, porque solo en algunos vehículos es posible ver por el costado de la rueda si esos números coinciden o no, pero eso va a depender del estado de limpieza del vehículo, el cual, como todos sabemos, anda por calles, carreteras, y nunca está limpio. Por lo tanto, ese número no se podrá ver si el vehículo no viene entrando recién, porque las piezas podrían estar calientes y podría ser muy peligroso para la revisión que pueda hacer un inspector o un carabinero en la vía pública.

Lo que ha señalado Carabineros acá es efectivo. Hacer esa revisión no se permite en todos los casos en una revisión que se pueda hacer en la vía pública. Es por eso que las plantas de revisión técnica tienen estos pozos

especialmente habilitados para que un mecánico ingrese y pueda ver el vehículo por la parte de abajo.

Además, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones nos hemos planteado que el vehículo de Línea Azul accidentado no era el bus, porque tenía la placa patente de otro bus de la misma empresa. El Ministerio de Transportes instruyó a todas las plantas de revisión técnica, con el objeto de que cada vez que se haga la revisión del número de motor y de chasis, mantengan una fotografía de esos números, con lo cual es posible asegurar que hagan la revisión que el Ministerio de Transportes ha establecido que se debe hacer en estos establecimientos.

Adicionalmente, estamos *ad portas* de cambiar nuestro proceso de fiscalización en las plantas de revisión técnica, incorporando la fiscalización remota y utilizando las cámaras que están al interior de estos establecimientos. La fiscalización no solo será presencial, sino también remota, con lo cual los concesionarios, mecánicos y todo el personal que está al interior de esos establecimientos, no sabrán cuándo vamos controlar una línea de revisión, en qué horario ni en qué planta, porque será de manera remota y no presencial.

Esas son las medidas que se han tomado -tal como ha señalado Carabineros- para evitar que vuelvan a ocurrir estos lamentables hechos, como de los que hemos sido testigos. Tenemos una empresa respecto de la cual ha quedado acreditado que cometió un delito, pues circular con una placa patente de un vehículo que no corresponde es un delito.

Lamentablemente, tenemos que prepararnos para estar en cualquier momento en presencia de una situación como esa, porque no esperábamos que una empresa de transporte de pasajeros, con la responsabilidad que debe tener para hacer

el servicio de transporte, cometiera un hecho tan grave, como este delito que provocó la muerte de seis personas.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Voy a dejar planteadas dos preguntas para la próxima sesión.

La primera es si pueden certificar que los buses habilitados son los que están en circulación, me refiero a que puedan decir "estos son", porque la información tiene que coincidir. Lo segundo es saber si pueden delimitar las medidas que se tomaron.

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

-Se levantó la sesión a las 10.08 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,
Redactor,
Coordinador Taquígrafos Comisiones.