

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°7, celebrada el jueves 12 de diciembre de 2019 de 09:00 a 09:57 horas.

I. PRESIDENCIA

Presidió la sesión la diputada señora María Loreto Carvajal.

Actuó como Secretaria (A) de la Comisión la señora María Teresa Calderón Rojas y como abogada ayudante (A) la señora Margarita Risopatrón Lemaitre.

II. ASISTENCIA

Asisten los (as) diputados (as) María Loreto Carvajal (Presidenta), Jenny Álvarez, Eduardo Durán, Félix González y Virginia Troncoso.

Del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, la Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores, y el jefe del Departamento de Inspección (S) de la Dirección del Trabajo, señor Jorge Arriagada.

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

3. Correo electrónico del señor Claudio García, representante de la Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Interurbano, por el cual confirma asistencia.

4. Correo electrónico de la señora Paula Flores, Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, por el cual acusa recibo 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.

IV. ACUERDOS

1. Invitar, a la sesión del 19 de diciembre, a la Ministra de Transporte y Telecomunicaciones para que se refiera a las medidas de prevención y fiscalización a buses de transporte interurbano de pasajeros destinadas a enfrentar el aumento de demanda durante la próxima temporada estival.

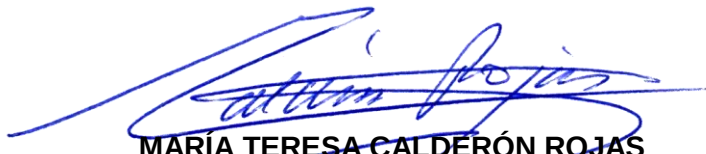
Asimismo, para analizar la circulación de buses de transporte interurbano de pasajeros de dos pisos en caminos de alta complejidad, por ejemplo, en la cuesta Alto Paposo, ubicada en la Ruta B-710, que une Antofagasta con Taltal.

2. Invitar, a la sesión del 19 de diciembre, a la Sección de Investigación de Accidentes del Tránsito (SIAT) de Carabineros de Chile para que proporcione antecedentes sobre las causas que han originado los dos últimos accidentes de buses de transporte interurbano de pasajeros, en la Ruta 5 Sur a la altura de San Francisco de Mostazal y en la cuesta Alto Paposo ubicada en la Ruta B-710 que une Antofagasta con Taltal.

3. Invitar, a la sesión del 19 de diciembre, a la Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores, y al jefe del Departamento

de Inspección (S) de la Dirección del Trabajo, señor Jorge Arriagada, en el marco del mandato de esta Comisión y para resolver consultas de los parlamentarios que han quedado pendientes en esta sesión.

4. Oficiar al jefe del Departamento de Inspección (S) de la Dirección del Trabajo para que proporcione antecedentes sobre el ranking de empresas sancionadas por infracciones al Código del Trabajo y las multas aplicadas, por año, en los últimos 10 años.



MARÍA TERESA CALDERÓN ROJAS
Abogada Secretaria (A) 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 7^a, celebrada en jueves 12 de diciembre de 2019, de
09.00 a 09.57 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la diputada M.^a Loreto Carvajal.

Asisten las diputadas Jenny Álvarez y Virginia Troncoso, y los diputados Eduardo Durán y Félix González.

Concurren, como invitados, la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores, y el jefe subrogante del Departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo, señor Jorge Arriagada.

TEXTO DEL DEBATE

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

La abogada ayudante dará lectura a la Cuenta.

*-La señora **RISOPATRÓN**, doña Margarita (abogada ayudante) da lectura a la Cuenta.*

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En nombre de la comisión, doy la bienvenida al señor Jorge Arriagada, jefe subrogante del Departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo, quien asistió también a la sesión pasada y nos entregó bastantes antecedentes sobre la propuesta actualizada de lo que va a ser el proceso de fiscalización, sobre todo del monitoreo de las horas de trabajo que deben cumplir los conductores, así como de los mecanismos para fiscalizarlos.

Esta comisión especial investigadora se siente consternada a raíz del último accidente ocurrido en el norte, por lo que ha hecho suyas las palabras del diputado Jaime Mulet, integrante de esta comisión, en el sentido de tener también como antecedente ese accidente que cobró la vida de 17 personas, lo que hace más sentido tener claridad no solo respecto de los procesos de fiscalización, sino también de los mecanismos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Señora Secretaria, ¿asistirá a esta sesión la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores?

La señora **CALDERÓN**, doña María Teresa (Secretaria suplente).- Señora Presidenta, ella confirmó su asistencia.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Si no puede venir, creo que será de suma necesidad invitar a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, porque se acerca la época estival y debemos lamentar noticias de esta magnitud, que no solo enlutan a las familias, a quienes nos debemos, sino a todo un país que cada día parece ver con menos seguridad el transporte público.

Creo que allí existe un elemento que nos debe dar una tarea gigante, y obviamente que esta comisión especial investigadora busca ver cómo estamos enfrentando desde el Estado, desde sus mecanismos, desde las políticas públicas, desde sus autoridades regionales y nacionales, todo lo que

tiene que ver con la fiscalización, particularmente con la forma en que los buses generan seguridad y garantías a los usuarios para llegar a sus destinos.

Es muy lamentable la noticia, como también ha ocurrido a propósito de otros accidentes que no tienen que ver con esto, pero que también dicen relación con la seguridad o con un accidente terrestre, aéreo, marítimo o de cualquier índole que también son dolorosos para el país.

Sobre la Cuenta, tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, como usted dice, hemos quedado paralogizados con este tremendo accidente en Taltal. Incluso, ese mismo día estaba sentada allá, al lado de don Jorge Arriagada, con quien conversé sobre la situación de los buses de dos pisos, y quedó reflejado que no estoy tan perdida.

Hay que hacer un estudio para analizar la situación de esos buses que transitan por caminos tan complicados como los de esa zona, que conozco muy bien. Por eso hablo con mucha seguridad en la materia, se trata de un sector tremendamente complicado. Incluso, como he estado consultando, supe que hay buses de dos pisos y de dos tipos de categorías. Por lo tanto, qué pena que no tengamos a las personas indicadas, porque el señor Arriagada ve la parte administrativa, la del manejo de los conductores, y para conocer la parte técnica tendríamos que citar a alguien del ministerio para llegar a algunas soluciones al respecto.

Siento que la señora Paula Flores no haya podido estar nuevamente con nosotros.

Me gustaría insistir en el tema del técnico, que se maneje en el área de la calidad de los buses de dos pisos, también hay de un piso y medio. Incluso, existe un tramo entre Antofagasta y Taltal que forma parte de un recorrido diario.

Como tenemos tema para rato, ojalá pudiésemos contar con los técnicos expertos en la circulación de buses.

Gracias.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Les parece solicitar información al ministerio sobre esos antecedentes. La diputada Virginia Troncoso tiene razón en señalar esta situación, además que la cifra ascendió a 21

personas fallecidas y 23 heridos; por tanto, denota una circunstancia que no puede dejarnos ajenos al tema.

El motivo de esta comisión especial investigadora no lo precisó, sin perjuicio de que también dio origen al lamentable accidente ocurrido con los buses Línea Azul. Hoy corresponde a los buses Turbus, que iban transportando a esos pasajeros que fallecieron.

Por lo tanto, es totalmente atinente solicitar información precisa respecto de ese accidente y convocar a la ministra o a quien corresponda, con el objeto de que nos entregue la información adecuada en cuanto a su competencia y responsabilidades.

¿Habría acuerdo para ello?

Acordado.

Tiene la palabra el jefe subrogante del Departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo, señor Jorge Arriagada.

El señor **ARRIAGADA.**- Señora Presidenta, habíamos visto que la función de la Dirección del Trabajo no está directamente relacionada con el tema mecánico de los buses. No obstante, sí tenemos incidencia en los trabajadores choferes, porque cuando no se respetan las jornadas de trabajo ni los descansos, se genera una fatiga que podría traer como consecuencia accidentes del trabajo no asociados al estado mecánico de los vehículos, sino más bien a fallas humanas.

Entre las multas aplicadas y las mayores infracciones que existen, la de mayor volumen es no contar con registro de asistencia o contar con registro defectuoso a bordo de los buses de transporte interurbano de pasajeros.

Existe una resolución que tiene sus días contados, referida al sistema de control de descansos y de horas de conducción al interior de los buses, la que en principio tiene vida hasta el 31 de diciembre, debido a que esa resolución se hizo considerando tecnología de 2005 y en la actualidad ha evolucionado de tal forma que se propone un avance sustantivo en términos de control de jornada de trabajo y de descansos, de modo que es un avance enorme pensando no solamente en la protección de los trabajadores, sino en la protección de las personas que traslada el bus y de otras ajenas al transporte, como son los usuarios de las vías públicas, ya que un accidente puede implicar consecuencias fatales no solo para

los tripulantes y pasajeros de un bus, sino también para quienes ocupan las vías públicas.

Hice una comparación entre el sistema actual y el que viene, y quedó pendiente algo que me pidió usted, señora Presidenta, un *ranking* de las empresas más infractoras desde el punto de vista laboral. La muestra que expuse en la presentación anterior fue por un periodo relativamente breve, ampliándola a los años 2016 y 2019, y en la presentación actual se mantiene la misma tendencia de infracciones más recurrentes, que en este caso son no llevar correctamente el registro de asistencia ni la determinación de las horas de trabajo. Esas son las dos situaciones con mayor índice de infracciones, lo que incide directamente en que el servicio no pueda controlar la jornada de trabajo ni los descansos asociados a ella.

La segunda infracción con mayor frecuencia es no otorgar descansos semanales, y le sigue manejar más de cinco horas continuas. Esas infracciones, no otorgar descanso semanal y manejar más de cinco horas continuas, inciden directamente en la reacción y condición del chofer, porque el exceso de jornada, o no tomar descansos en forma oportuna, traen como consecuencia la fatiga, que puede ser una causa de accidentes.

La diapositiva que estoy proyectando muestra el *ranking* de las empresas sancionadas. Me limité a mostrar solo algunas, porque después la cantidad de multas es mínima. Aquí, se debe considerar el volumen de las empresas, porque mientras más buses tenga cada una, con mayor frecuencia va a ser fiscalizada. Por lo tanto, aparece allí en primer lugar Empresa de Transportes Rurales Turbus Limitada.

La primera columna corresponde a la cantidad de fiscalizaciones que se han hecho, la segunda columna a la cantidad de multas aplicadas y la tercera al porcentaje de infraccionalidad, teniendo en cuenta la cantidad de fiscalizaciones por cada una de las empresas.

Turbus aparece con la mayor cantidad de multas, que son 231. Cada resolución de multa puede contener una o más infracciones que se sancionan a través de una multa. Por eso, después del *slash* viene otro valor, que es 328, que corresponde a la cantidad de infracciones contenidas en la resolución que aplica la multa.

Ese nivel de infracciones en relación con la cantidad de fiscalizaciones equivale al 21,3 por ciento de infraccionalidad. En el cuadro destaqué en color rojo las empresas con mayor infraccionalidad, independientemente de la cantidad de multas.

Transportes Cometa S.A. y Transportes Expreso Norte Limitada son las que tienen mayor índice de infraccionalidad. En el caso de Transportes Expreso Norte Limitada, no obstante tener 43 fiscalizaciones, se le aplicaron 26 multas.

La última columna corresponde al monto de las multas. En ese periodo, 2006-2019, el monto de las multas fue bastante alto. La que tiene el mayor monto es Turbus, porque tiene la mayor cantidad de multas; son 863 millones de pesos, es hartito.

Todas las infracciones asociadas al descanso y a la jornada de trabajo de los conductores de buses interurbanos están calificadas como gravísimas y, por lo tanto, se aplica el máximo monto legal permitido, en este caso de 60 UTM por cada una de las infracciones.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta accidental).- Señor Arriagada, perdóneme la interrupción, para que quede sumamente claro, esto es solo respecto de lo que a ustedes les compete, que tiene que ver con infracciones por incumplimiento de la jornada laboral, por no otorgar descansos compensatorios, por no tener mecanismos de control, o sea, solo desde ese punto, quiero dejarlo claro.

Señor Arriagada, puede continuar con su exposición.

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, en el sector del transporte interurbano de pasajeros, las jornadas de trabajo y los descansos están regulados en el artículo 25 del Código del Trabajo, pero también se les aplica el resto de las disposiciones legales en términos de plazos prescrito en el contrato, contenido de contrato, otorgamiento de vacaciones, pago de remuneraciones, etcétera. Ese todo configura la cantidad de multas que se aplicaron.

Por ejemplo, la de menor cuantía es no informar a los trabajadores acerca de los riesgos laborales. También es una infracción que es sancionable. Por lo tanto, las multas aplicadas no se refieren solamente a las jornadas de trabajo y a los descansos, sino a todas las disposiciones infringidas

contenidas en el Código del Trabajo, que son factibles de fiscalizar por nosotros.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta accidental).- Un mundo aparte, perdone la precisión, tiene que ver con el estado de las máquinas, infracciones en su parte mecánica, etcétera.

El señor **ARRIAGADA**.- Absolutamente, ya lo planteé en la sesión anterior, por el interés de la diputada Virginia Troncoso, porque no tenemos facultad para suspender buses, pero sí para suspender al trabajador que detectamos que no ha tomado su descanso o que está trabajando más días de los que la ley permite. Se suspende al trabajador, pero no la salida del bus que le corresponde conducir. Si la empresa tiene a otro conductor disponible en ese momento, asume el nuevo conductor, pero mientras no llegue ese segundo conductor, se suspende la faena y el bus no puede salir. No nos metemos con el estado mecánico de los buses, sino que fiscalizamos el cumplimiento normativo laboral.

Esta presentación va a quedar a disposición de la comisión. Por lo tanto, no me voy a explayar mayormente en el resto de las cifras. Solamente les pido tener presente que la cantidad de multas se refiere a aquellas ejecutoriadas, es decir, que respecto de ellas no cabe ningún recurso, ni administrativo ni judicial.

La Dirección del Trabajo, en función de las atribuciones contenidas en el artículo 38, ha establecido sistemas especiales de distribución de jornadas de trabajo y descansos, y para el sector del transporte interurbano tiene una resolución marco que considera varias alternativas por las cuales pueden optar las empresas, por ejemplo, cuatro por dos, que son cuatro días de trabajo por dos de descanso. Obviamente que esos cuatro días de trabajo, así como todos aquellos que contempla la grilla de jornadas, se deben ajustar a lo establecido en el artículo 25, es decir, hasta 5 horas de conducción, 2 horas de descanso y 8 horas de descanso dentro de 24 horas, tanto para el conductor como para los auxiliares.

Por lo tanto, además de las jornadas alternativas de 5 por 2 y de 6 por 1, las jornadas normales del Código del Trabajo que distribuyen las horas de trabajo y descanso, están las de 4 por 2, 6 por 3, 8 por 4, 9 por 3, 10 por 4 y 10 por 5.

La jornada de 10 por 5 implica 10 días continuos de trabajo y 5 días continuos de descanso. Obviamente, en los días continuos de trabajo se debe cumplir la disposición del artículo 25, que señala a lo menos 2 períodos de conducción de 5 horas cada uno, seguido de 2 horas de descanso y de las 8 horas de descanso absoluto dentro de 24 horas. Es un sistema bastante complicado en términos de la distribución. Por esa razón, viendo el interés tanto de la industria como de los trabajadores, se dictó esta resolución hace ya bastante tiempo.

En cuanto al tipo de jornada 6 por 3 y la cantidad de empresas que se adscriben a ella, en total hay 48 empresas que están usando ese sistema excepcional de distribución de jornada de trabajo y descanso, respecto de las cuales no tenemos mayor conocimiento. Como ustedes saben, nuestra legislación no obliga a las empresas a registrarse en la Inspección del Trabajo, ni tampoco el alta ni la baja de trabajadores. Por lo tanto, tenemos una nebulosa enorme respecto del total de las empresas productivas del país. O sea, no sabemos cuántas son, porque no tenemos el registro.

Entonces, nuestros registros se han ido formando a partir de las fiscalizaciones que se hacen. Hay posibilidades de interacción con otros servicios públicos, como, por ejemplo, el Servicio de Impuestos Internos. Si consulto el código de la actividad económica, el Servicio de Impuestos Internos me indica todas las empresas que tienen tal código de actividad económica, pero hay empresas que tienen dos, tres o cuatro códigos de actividad económica. De manera que la depuración de la información respecto de la cantidad de empresas para una determinada actividad es algo que no tenemos depurado.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Ni siquiera para esta actividad?

El señor **ARRIAGADA**.- Ni siquiera para esta actividad. Tenemos registradas alrededor de 160 empresas de transporte colectivo interurbano provincial, pero hay algunas que no están en funcionamiento, porque como no existe la obligación de informar el término de giro, nos hemos quedado con registros obsoletos, es decir, sin actividad.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En nombre de la comisión, le agradezco su presentación.

Tiene la palabra el diputado señor Félix González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Señora Presidenta, todos entendemos, incluso podemos estar equivocados, que las empresas que prestan esos servicios deben estar registradas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Quisiera salir de la duda.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Antes de continuar con la sesión, quiero dar la bienvenida a la encargada del Programa de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paula Flores. Dado que ya ha estado antes en la comisión, quisiéramos que se sumara al debate para complementar o responder algunas preguntas que se formularán.

Tiene la palabra la diputada señora Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, quiero saludar a la señora Paula Flores, quien está nuevamente aquí. Sin duda, son temas candentes e interesantes por todo lo que ha pasado.

Señor Arriagada, no sé si le entendí bien. Cuando ustedes fiscalizan un bus, ¿le preguntan al conductor cuánto tiempo lleva trabajando? Y cuando encuentran falencias, ustedes paran el bus y el conductor no puede seguir manejando. ¿Eso es así?

El señor **ARRIAGADA**.- Sí.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Pero, ¿quién se hace responsable? Porque, en mi opinión, el conductor no tiene culpa. Siento que él está cumpliendo un trabajo, porque obviamente tiene razones personales para estar en esa empresa, por la necesidad de trabajar, etcétera. Entonces, después de que ustedes paran el bus y hacen bajar al conductor porque no puede seguir conduciendo, dada la cantidad de horas de trabajo que lleva cumplida, ¿quién se hace responsable por parte de la empresa? ¿Qué pasa con la empresa en ese sentido? Porque él es empleado de la empresa. A mi juicio, la empresa debe responder y no el conductor. No sé si está bien. O sea, es como el mundo al revés, porque alguien de la empresa, sea el dueño, el subgerente o el gerente, quien ejerce como su representante, debe hacerse responsable de subir a una persona y de insistir en que maneje por largas horas de trabajo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A propósito de lo expuesto por el señor Arriagada, quiero consultar tres cuestiones muy precisas.

Primero, llama la atención que el registro que ustedes manejan es de 2016 a 2019. ¿Ustedes tienen alguna información desagregada y anualizada que nos puedan hacer llegar respecto de las multas en esa área? Como señaló, son las multas que ya no admiten recursos en contrario, es decir, están ejecutoriadas. ¿Qué pasa con los procedimientos de multas o de sanciones que están pendientes? Sobre todo, nos interesan las de este año, a propósito de que una de las empresas que aparece en esta presentación, Tur Bus, dio origen a un hecho catastrófico, como fue el accidente ocurrido en Taltal. Nos interesa la información en ese plano.

Segundo, ¿qué calidad tienen los auxiliares de los buses, desde el punto de vista laboral? ¿Qué injerencia pueden tener ustedes cuando, por ejemplo, no hay contrato de por medio? Formulo la consulta porque no sé qué condiciones o cuáles son las características de aquellos trabajadores, y también en relación con el descanso.

Y tercero, como mencionó la diputada Virginia Troncoso, me gustaría saber cómo se hace responsable la empresa en este caso, más allá de que pudiera tener a dos o más conductores que mueve de un lado a otro. Es decir, si se pesquiza que al conductor no se le ha respetado su jornada de trabajo legal o no ha hecho lo que corresponde, basta que la empresa ponga a un conductor que tenga las características y el bus sigue operando. Entonces, no sé cómo esto acarrea la responsabilidad finalmente a la empresa ni en qué minuto llega a dirigir las responsabilidades de quien es efectivamente el empleador. En ese sentido, ¿puede explicarnos cómo opera aquello? Asimismo, ¿de cuántos conductores y auxiliares hablamos en el caso de las empresas? ¿Cuál es la rotación que tienen los conductores? Ojalá también nos diera alguna estimación respecto de -no sé si sea materia de ustedes- cuánta gente circula como contratada anualmente, porque es muy común ver llamados de estas empresas ofreciendo trabajo, porque hay mucha rotación de personas.

A propósito de que está presente la señora Paula Flores, habíamos iniciado esta sesión haciendo un punto muy sentido respecto del accidente de Taltal.

Esta comisión tiene un mandato muy amplio, lo que nos obliga a requerir información respecto de esos hechos. En ese sentido, me gustaría que nos comentara sucintamente sobre las características generales de esa tremenda tragedia, que no solo enluta al transporte del país, sino también hace pensar a la ciudadanía qué tan seguro es nuestro transporte público.

También, preguntarle a usted respecto de la mención que hizo el señor Arriagada de que no habría registro de los buses o no hay posibilidad de detectar cuántas empresas de este rubro están inscritas. Como señaló el diputado Félix González, esas empresas debieran estar inscritas, más aun cuando prestan un servicio público.

No sé si existe obligatoriedad en la normativa y si hay alguna falencia para que podamos contrarrestar estas dos opiniones.

Tiene la palabra el señor Jorge Arriagada.

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, lo primero es algo que ya hemos comentado, cómo se fiscaliza el tema del cumplimiento de la jornada.

El sistema de control de la jornada de trabajo y descanso consta de dos aparatos, un servidor y un lector de sistema a bordo del bus. El lector del sistema a bordo del bus opera hoy a través de una tarjeta inteligente. Cuando el chofer inicia su labor diaria pasa la tarjeta y marca un código, lo que corresponde a inicio de labores. Después, la pasa de nuevo, y es inicio de conducción, que puede ser de forma simultánea o desfasada, porque es inició la jornada de trabajo, pero no inició la conducción.

Normalmente, hay dos conductores en los buses. El conductor uno marca inicio de jornada, o marca inicio de conducción, que equivale al inicio de la jornada. Este sistema, que está a bordo del bus, transmite la información al servidor y va quedando grabada en el sistema, y ahí se constata si el trabajador cumplió con su jornada de trabajo, si hubo exceso de jornada de trabajo, si hizo uso o no de los descansos.

Hoy el sistema abordo imprime una especie de boleta de supermercado donde aparece la hora de ingreso del trabajador, la hora en que inicia la conducción, la hora en que termina la conducción, que corresponde al inicio del descanso de dos horas después de la conducción; la hora de término del descanso, que puede ser de nuevo otro período de conducción o puede ser el inicio del descanso de las 8 horas dentro de 24 horas. O sea, todo se refleja y todo queda registrado.

La mayor infracción que constatamos es sistema de control de asistencia que no está en forma correctamente llevado es porque el comprobante que arroja el sistema no tiene papel, por ejemplo.

La infracción y la suspensión del trabajador chofer cuando no ha cumplido con los descansos o no acredita que ha cumplido con los descansos y, por lo tanto, que está habilitado para conducir, corresponde a una sanción que se aplica al empleador, y de ahí la cantidad de millones de pesos que corresponden a la infracción.

Por ejemplo, Turbus tenía 800 mil y tantos millones de pesos de multa. Entonces, no es que estemos imputándole al trabajador ni el trabajador haciéndose cargo de la infracción. Es a la empresa a la que sanciona, y la suspensión no implica tampoco que el trabajador deje de percibir su remuneración, y aunque haya suspensión, el trabajador continúa gozando de su remuneración en forma íntegra, porque no es imputable a él la infracción, sino es un problema de la administración de la empresa, del empleador, que pone a trabajadores que no han cumplido con sus descansos a prestar servicio en un período que no corresponde.

En el caso de los registro de multas sí tenemos desagregado por año y por mes, e imagino que debe haber registros desde 2001 y 2002. Por lo tanto, hay una cantidad enorme de información respecto del comportamiento de las empresas, y que como toda cosa, también ha ido evolucionando. Sin embargo, las cifras y datos que entregué cuando hablé de la cantidad de multas y del *ranking* son astronómicas. Desde 2016 al 2019 hablamos de montos de 860.000 millones de pesos, y en el caso de la última empresa, que tiene 16 multas, ello

corresponde a 48 millones de pesos, que tampoco es una cifra menor. Hay algunas que están ejecutoriadas y en proceso de cobranza por la Tesorería General de la República, que es la encargada de hacer el cobro.

Respecto de los conductores y auxiliares, desgraciadamente nuestra legislación toma en un solo artículo la jornada de trabajo y descanso tanto de los conductores como de los auxiliares y, por lo tanto, les aplica a ellos la misma regla, con la diferencia que para el caso del auxiliar no existe descanso después de conducción, porque no conduce, por lo tanto, la jornada del auxiliar está asimilada a la jornada del conductor, vale decir, 16 horas a disposición del empleador, pensando en las 8 horas de descanso absoluto dentro de 24 horas.

Obviamente, tiene que cumplirse respecto de ellos con todas las otras obligaciones de orden laboral, desde la escrituración del contrato de trabajo, en principio, hasta el pago de las cotizaciones previsionales, así como el otorgamiento de feriados, pago de remuneraciones, entrega de comprobante de pago de remuneraciones, etcétera.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En ese punto quiero que nos precise cuál es el número de auxiliares que están registrados y cuál es el número de los conductores, porque entiendo que ahí debe haber una proporcionalidad de al menos dos a uno, o más, de tal forma de ver numéricamente a qué estamos haciendo referencia.

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, hoy debí haber empezado rectificando una cifra que di en la sesión antepenúltima, cuando me preguntó por la cantidad de conductores. Expresé que no teníamos el dato, pero di una cifra, 2.000, que ahora rectifico.

Investigué sobre el tema porque, insisto, no tenemos registro de trabajadores, y desde las organizaciones empresariales me informaron que eran alrededor de 8.000, porque tampoco lo tienen claro; no me dieron una cifra, por ejemplo de 8.320, sino que son alrededor de 8.000.

Al respecto, hice un análisis de las fiscalizaciones, y en ellas se da cuenta de la cantidad de trabajadores que tiene la empresa en ese momento, que no es exacto tampoco. Concluí

que la cantidad de choferes, o de trabajadores del sector, son entre 8.000 y 10.000.

Ahora, respecto de auxiliares, solo para algún tipo de recorrido hay auxiliares. A lo menos debiera haber un auxiliar por bus.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Qué dice la ley?

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, la ley no establece la obligación del auxiliar.

Ahora, conductores para viajes de más de 5 horas, normalmente hay dos por máquina, incluso en los viajes de Santiago a Arica, algunas de las empresas ya están considerando tres conductores por viaje, lo que ha generado algunas complicaciones desde el punto de vista económico para los trabajadores, porque de alguna forma ven mermada su remuneración.

No sé si con eso he respondido parte o el total de lo que se me ha planteado.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- La verdad es que se nos genera muchísimas dudas.

Tiene la palabra la señora Paula Flores.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, en primer lugar, presento mis excusas por el atraso. En segundo lugar, lamento lo ocurrido con el accidente, porque es el más complicado que hemos vivido en los últimos años.

Hemos colaborado con la SIAT de Antofagasta entregando toda la información de las fiscalizaciones que se le hicieron al bus involucrado en este accidente. En los últimos dos años se hicieron 13 fiscalizaciones a este bus y se cursaron dos infracciones; una por no tener el extintor de incendios cargado, y otra porque tenía un problema en el apoya pies en uno de los asientos. Nunca ha sido retirado de circulación por faltas graves a las condiciones de seguridad.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Nos podría repetir la primera infracción?

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, la primera infracción, en este año, fue por tener su extintor de

incendio descargado. El año pasado tuvo una infracción por tener un problema en el apoyo pies de uno de sus asientos. Por esas causas fueron las dos infracciones cursadas al bus específico del accidente en los últimos dos años.

Además, ese bus nunca fue retirado de circulación. Es un bus año 2013, de dos pisos. Se le han hecho muchas fiscalizaciones desde el 2013 a la fecha. Toda esa información fue entregada a la SIAT de Carabineros de Antofagasta, quien lo requirió expresamente para ser parte de los antecedentes de la investigación que están llevando para definir las causas del accidente.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En relación con ese hecho, no hay antecedente mayores que pudiéramos conocer respecto de ese recorrido y sus características. Había dejado de estar en circulación y de prestar servicios. No sé en qué quedó eso.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, no tenemos antecedentes de eso.

Lo que le puedo contar es que el seremi de la Región de Antofagasta se puso a disposición de todos los familiares de las víctimas para ayudar y entregarles toda la información que requirieran respecto del bus, la condición del bus y la condición de la empresa en el Ministerio de Transportes.

Siguiendo esta línea, para responder lo que me consultan, todas las empresas de buses interurbanos tienen la obligación de contar con la autorización del Ministerio de Transportes para prestar los servicios. Por lo tanto, tenemos ahí el registro de todas las empresas que están operativas y que son más de cien.

No olviden que semestre a semestre el programa de fiscalización publica un ranquin de infracciones de buses interurbanos y, además, hay registro de más de cien empresas que son publicadas con todos los resultados de controles e infracciones que se les cursan por parte del Ministerio de Transportes.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- La información que nos ha dado, si bien está el registro para generar las habilitaciones y prestar servicios las empresas

deben registrarse, pero el encargado de fiscalización del Ministerio dijo que no había obligatoriedad de registrar, por ejemplo, a los trabajadores. Entonces, si es así, se provoca una dicotomía bien fatal, porque si tenemos máquinas en circulación, qué ocurre con el componente humano, considerando que allí hay mucho que decir cuando se trata de un accidente. Lo han dicho, y ha sido ratificado que cuando hay un conductor que no puede ser fiscalizado, o al menos no se tiene dimensión de cuántos conducen estos vehículos sin tener los descansos mínimos correspondientes o no son fiscalizados de acuerdo a la ley para ejercer su trabajo, cuando hay esta nebulosa, obviamente se pone en una situación bastante compleja a los usuarios. O sea, cómo se entiende que haya choferes que se quedan dormidos por estar cansados y que pueden provocar un accidente por una falla humana. Parece bien impresionante que no haya esa obligatoriedad, por lo menos, para fiscalizar.

Tiene la palabra la diputada Virginia Troncoso.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Saludo a la señora Paula Flores. Estoy contenta, pues nos preocupaba que no pudiéramos tenerla en la Comisión.

Ahora, quiero saber si cada vez que se fiscalizó este bus del accidente, ¿siempre fue el mismo conductor?

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

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Es importante, porque lo que uno ve y como conozco el camino, no es un camino fácil entre Taltal y Antofagasta, es muy complicado, y el chofer que no sabe manejar y disponer la máquina para bajar una tremenda quebrada que hay ahí, en realidad pasa esto. Entonces, esa es mi primera inquietud: si era siempre el mismo conductor.

Ahora, no sé qué pasa con Tur Bus, porque yo me he topado en la carretera con dos y hasta tres buses, en distintas vías, en pana. Yo la otra vez había dicho que por qué en ese recorrido habitual que hacen de Antofagasta a Taltal, que es un recorrido donde tienen buses especiales para trasladar gente hacia a Antofagasta, permiten que sean de dos pisos, porque esa carretera es sumamente peligrosa y no tienen en buen estado las máquinas. Yo siento que aquí se le fue la

máquina al chofer, porque la debilidad que tienen estos buses es el segundo piso, cuando quieren controlar la máquina. Entonces, ahí hay temas de uso del bus que son muy complicados: el que no sabe, pasa lo que pasó.

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

La señora **FLORES** (doña Paula).- Respecto de las fiscalizaciones, de los trece controles que se le hicieron a este bus, en los últimos dos años, doce de ellos fueron entre la segunda y la tercera regiones, siempre ahí. Ese bus, por lo que nosotros vemos de los controles, es que se mantenía en el lugar; más o menos siempre entre la segunda y la tercera regiones, y solo uno de estos trece controles fue realizado en Santiago. Recuerden que la fiscalización a buses interurbanos se hace a nivel nacional en todas las regiones del país, y podemos ver la historia de los controles. Lo que yo les puedo contar es que me llamó la atención que de estas trece fiscalizaciones, doce siempre fueron en la segunda y tercera regiones; no se movía. Por lo tanto, uno podría suponer que el bus se mantenía ahí.

Respecto del registro de los conductores, tal como decía don Jorge, tienen la obligación de iniciar su jornada y su inicio de conducción en el dispositivo de control de velocidad y horas de conducción que llevan a bordo cada uno de los buses interurbanos en nuestro país. Por lo tanto, esa información debiese estar en las bases de datos que lleva la Dirección del Trabajo, y podría sacar información de cuál ha sido el comportamiento de este bus y sus conductores en los últimos años. Esta es una obligación que se impuso por normativa tanto del Ministerio de Transportes como del Ministerio del Trabajo. Insisto todos los buses interurbanos tienen la obligación de tener este dispositivo a bordo, que registra, además de la velocidad del bus, el control de horas de conducción y descanso de sus conductores. Esta última parte es fiscalizada por la Dirección del Trabajo.

Lo que hacen los inspectores del Ministerio de Transportes cada vez que hacen un control en la vía pública, es asegurarse de que ese conductor, que está manejando, esté registrado; de que ese conductor, que está manejando, haya

iniciado su jornada, y tal como señalaba don Jorge, se emite este documento que nos permite verificar toda esa información y, además, las últimas velocidades que ha llevado el bus, que es de lo que nos preocupamos al momento de fiscalizar: uno, que no se haya excedido la velocidad en los últimos reportes que salen en este registro, y, en segundo lugar, asegurarnos de que ese conductor que está manejando, esté registrado allí.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En ese punto, si bien dice que no existe obligatoriedad de que se registre, ¿en qué se basa la obligatoriedad de que la empresa registre a un chofer? Y si no existe obligatoriedad, ¿cómo se aplica la sanción? Porque usted puede decir que fiscaliza, y si no está registrado, entonces, que se registre. La empresa lo registrará, pero me pregunto si hay fundamentos para decir que efectivamente hay obligatoriedad de inscripción o de registrarse. Ahora, si no la hay, ¿acarrea alguna sanción o alguna observación?

Para precisar, como usted dice que debiera haber esa información, requeriríamos saber, también desde el punto de vista laboral, cuáles son las observaciones que se tienen respecto de esa máquina o de ese bus. Sé que es difícil monitorear *a priori*, pero ojalá la pudiéramos tener.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, los buses interurbanos son monitoreados a través de este equipo, que se conecta vía GPS, en línea, al servidor, a las bases de datos de la Dirección del Trabajo.

En ese dispositivo, que en el caso del Ministerio de Transportes está obligado por la resolución N° 100, hay un símil, que es una resolución de la Dirección del Trabajo, que establece todas las condiciones que debe cumplir este equipo especial, que -como señalo- tiene dos objetivos. Por el lado de Transportes, podemos ver y sacar reportes de la velocidad del bus y, por el lado de la Dirección del Trabajo, podemos verificar el cumplimiento de la jornada y de las horas de conducción que están establecidas en nuestra legislación. En esa resolución se establece, además, que el conductor que inicia el recorrido debe registrarse en el equipo.

Por tanto, el registro de conductores de esa máquina debe estar en la base de datos que lleva el Ministerio del Trabajo

respecto de la historia del vehículo. Me imagino que la SIAT también lo ha requerido para esta investigación, requerimiento que hace cada vez que hay un accidente. Carabineros de Chile pide siempre información a las bases de datos que genera este dispositivo, porque está siempre funcionando. Carabineros de Chile también solicita información respecto de las velocidades que llevan...

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Si logro entender, lo que registra es el pantallazo del momento. Se registra el conductor Juan Pérez, por ejemplo, que iba conduciendo ese bus y esas horas. Pero eso no garantiza que ese señor tenga un registro, que pudiera llevar el Ministerio del Trabajo con anterioridad y que lo pudiera fiscalizar para efectos de conocer el historial del conductor, por si antes de ese momento no estaba registrado. Es decir, no hay posibilidad de conocer la trayectoria, el historial de ese conductor, si es que hubo alguna multa cursada respecto de él, si es que este conductor padece de algo que pudiera... No sé, su hoja de vida, etcétera. Es imposible, salvo el pantallazo -según usted dice- que debe registrar la máquina. En el fondo, dice quién es la persona del momento.

Ahora, si el día de mañana esa persona es despedida, no vamos a tener ningún antecedente...

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, eso va a depender de la cantidad de tiempo que se guarden los registros de una base de datos. Acá, no sé cuánto lo guardan, si 30 días, si 60 días. Pero no es que haya un pantallazo. Eso se registra en una base de datos, y la cantidad de tiempo...

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Es la foto de la fiscalización de ese minuto.

La señora **FLORES** (doña Paula).- ¡Claro!, pero en ningún caso imagino que eso se borre inmediatamente. Por eso va a depender...

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, para precisar el tema de los registros. Son dos registros totalmente distintos. El registro que lleva el Ministerio de Transportes dice relación con el registro de buses. El registro que nosotros deberíamos llevar dice relación con el alta y baja de trabajadores de una empresa, empresa que también ha debido registrarse también como tal. Ese tipo de registro no existe

en nuestra legislación. No hay obligación de las empresas de registrarse en la Dirección del Trabajo, ni ellas ni sus trabajadores, como sí existe en otros países.

El conductor del accidente sí estaba con sus descansos al día.

El sistema opera con un servidor, que no es de la Dirección del Trabajo, sino que es de las empresas que operan y les venden este sistema de control de jornada de trabajo y descansos a los distintos empresarios. Hoy día tenemos aproximadamente cinco empresas que se dedican a proveer este servicio a las empresas de transporte interurbano de pasajeros. A ese servidor, la Dirección del Trabajo tiene acceso, pero en las condiciones actuales, es un acceso relativamente limitado, porque está supeditado a que las empresas nos entreguen la clave de acceso, lo que limita la gestión fiscalizadora. Parece incomprensible, pero es así, porque la resolución de 2005 no estableció una obligación cierta de que tuviéramos acceso libre y directo.

Los trabajadores tienen un historial de registros asociado a los distintos buses que conducen. O sea, el registro está dirigido al trabajador, para ver si en el presente mes, o en el mes anterior, o meses más atrás, existen o no.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Señor Arriagada, lamentablemente debemos terminar la sesión, porque me toca abrir la sesión de la Sala.

Señora Flores, a propósito del accidente de Taltal, de acuerdo con la información que se maneja, el seremi suspendió los servicios. Lo dice la prensa. Entiendo que si esta la Seremi detrás, debe haber antecedentes. Por eso, les agradeceríamos que nos los puedan traer para la próxima sesión, a la que vamos a convocar también a la ministra y a la SIAT, para saber, desde el punto de vista de la observancia policial, qué antecedentes se manejan.

Están invitados para la próxima sesión, que será el próximo jueves, a las 9.00 horas.

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

-Se levantó la sesión a las 9.57 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,

Redactor

Jefe Taquígrafos Comisiones.