

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°6, celebrada en día jueves 21 de noviembre del año 2019, de 08:50 a 10:00 horas.

I. PRESIDENCIA

Presidió la sesión la diputada señora María Loreto Carvajal Ambiado.

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

II. ASISTENCIA

Asisten las diputadas María Loreto Carvajal (presidenta), Jenny Álvarez, Virginia Troncoso y los diputados Eduardo Durán, Félix González, Sergio Gahona y Rolando Rentería.

Concurre el jefe subrogante del departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo, señor Jorge Arriagada.

III. CUENTA

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

1.- Confirmación asistencia señor Jorge Arriagada Jefe (S) Departamento Inspección Dirección del Trabajo.

2.- Nota de la Comunidad Justicia para Florencia Fernández Ceballos, víctima del accidente de Bus Línea Azul, de mostazal, sobre campaña iniciada para una ley que mejore los procesos, y proteja la vida y salud de millones de usuarios del transporte de pasajeros. Agradece la labor de esta Comisión.

3.- Excusa señor Marcos Carter, pide se reagende su audiencia. Regresa a Chile el 25 de noviembre.

4.- Excusa de la señora Paula Flores, quien debe acompañar al Subsecretario de Transportes a reunión con dirigentes de taxis.

IV. ACUERDOS

No hubo acuerdos.

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 **10:00** 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 6ª, celebrada en jueves 21 de noviembre de 2019,
de 08.50 a 10.00 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la diputada M.^a Loreto Carvajal.

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

Concurre 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.

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).- Antes de ofrecer la palabra respecto de los documentos y excusas recibidas, quiero señalar que el propósito de esta comisión, pese a investigar las supervigilancias y las responsabilidades que eventualmente pudieran tener los entes de gobierno respecto de los buses y la locomoción interurbana en general, tuvo como motivación el accidente en el que falleció la menor Florencia Fernández, quien, este 21 de noviembre, estaría cumpliendo 10 años. Sus padres han enviado esta nota, mediante la cual agradecen el trabajo de la comisión, gesto que, evidentemente, nos impone un compromiso y un desafío muy grande, que dice relación con cómo estamos preparados como país y cuáles son las responsabilidades que tenemos como fiscalizadores y como representantes de las comunidades para garantizar a los usuarios que el sistema funcione bien, garantizar la seguridad de que vamos a llegar bien a destino, que es lo

que todos deseamos cada vez que abordamos un bus, un avión o cualquier otro medio de transporte público. La idea es que siempre primen las garantías de seguridad para el pasajero.

En tal virtud, quiero extender, en nombre de la comisión, una nota a la familia de Florencia, no solo agradeciéndoles sus buenos propósitos, sino que, además, señalándoles que pondremos lo mejor de nosotros para lograr un buen resultado que colabore y que contribuya a dar garantías de seguridad a los usuarios de buses tanto interurbanos como rurales.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

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

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, por su intermedio, quiero agradecer la presencia de don Jorge Arriagada, pues es interesante conocer esa parte administrativa que se lleva siempre en los terminales, la frecuencia y el ir y venir diario de los buses, la relación con el personal, etcétera.

Qué pena que la fiscalizadora Paula Flores no nos acompañe hoy. En la última sesión le entregué cerca de 6 o 7 consultas y esperaba que hoy nos hubiese llegado un documento con las respuestas, pero, bueno...

Por lo tanto, solicito invitar nuevamente a la señora Flores para la próxima sesión. Espero que nos traiga las respuestas a las inquietudes que muchos de nosotros le planteamos en la última sesión.

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

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Señora Presidenta, quiero presentar mis excusas, porque deberé dejarlos, toda vez que a esta misma hora está iniciando su sesión la comisión investigadora de la contaminación por asbesto en la ciudad de Coronel, instancia que me toca presidir.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- Muy bien, se entiende y se dan por recibidas las excusas.

Debo recordar la que la señora Flores justificó su ausencia. Con todo, vamos a volver a invitarla, haciéndole presente la necesidad de contar con las repuestas a las inquietudes que le hemos planeado antes de la próxima sesión.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Rolando Rentería.

El señor **RENTERÍA**.- Señora Presidenta, también quiero presentar mis excusas, toda vez que integro la comisión investigadora sobre el basural la Chimba, que inicia su sesión a las 09.00 horas. Por lo tanto, también deberé ausentarme, mejor dicho, voy a estar yendo y viniendo. En el fondo, voy a estar participando de las dos comisiones.

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

Se entienden sus excusas.

Damos inicio de inmediato inicio a las materias propias de esta comisión, que tiene como mandato investigar y fiscalizar, entre otras cosas, las eventuales

responsabilidades de los órganos de la Administración que deben fiscalizar el estado mecánico de los buses de transporte interurbano, de pasajeros y operadores de plantas de revisiones técnicas que certifican esos vehículos.

Para tales efectos, hemos invitado a don Jorge Arriagada, quien viene en representación del director del Trabajo. Entiendo que el señor Arriagada es jefe subrogante del departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo.

En nombre de la comisión le doy bienvenido y le agradezco su asistencia a esta comisión.

Señor Arriagada, tiene la palabra.

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, mi nombre es Jorge Arriagada y soy jefe subrogante del departamento de Inspección de la Dirección del Trabajo.

En mi anterior intervención, en la sesión antepenúltima, di cuenta de las fiscalizaciones que había realizado la Dirección del Trabajo. Hoy me quiero enfocar en el control de jornada de descanso y de trabajo de los choferes de buses interurbanos, porque la falta de descanso y el exceso de conducción puede traer como consecuencia fatiga del trabajador, la cual puede estar asociada a los múltiples accidentes viales que han ocurrido en el país.

Desde 2005, la Dirección del Trabajo tiene un sistema de control de registro de asistencia, que opera con una tarjeta inteligente, dispositivo que se encuentra a bordo de los buses y en tierra.

En ese entonces, la tecnología era bastante limitada, considerando el desarrollo que ha tenido hasta hoy. Hay una nueva resolución que regula con mayor exactitud y precisión

los descansos y el periodo de trabajo de cada uno de los choferes, tanto en la preconducción como en la conducción misma. Lo que pretende la resolución vigente, que debería entrar en vigencia el 1 de enero del próximo año, es verificar el cumplimiento de la jornada de trabajo y del descanso del personal de choferes.

Respecto de las facultades, quiero hacer mención de los 513 artículos nominales que tiene el Código del Trabajo, más los artículos bis, ter, etcétera. Hay solo uno que regula la jornada de trabajo y de descanso de choferes y auxiliares de transporte interurbano de pasajeros: artículo 25.

En función de la dificultad que implica un registro de asistencia común y corriente, la Dirección del Trabajo, en uso de las facultades del inciso segundo del artículo 33, estableció un sistema informático obligatorio para el sector, el cual está contenido en la resolución N° 1.081 y que mañana lo estará en la resolución N° 154. Controla el tiempo máximo de conducción, el descanso de dos horas después de un periodo de cinco horas de conducción; el descanso ininterrumpido de ocho horas dentro de veinticuatro horas y de ocho horas después de que los choferes arriben al terminal. Este segundo descanso - también de ocho horas- debe ser en tierra, porque el anterior puede ser en la litera que tienen los buses.

También se controlan los descansos semanales, es decir, cuando la jornada sea de cinco días trabajados y dos días descansados, de seis días trabajados y de un día descansado, el descanso semanal del día domingo, los descansos especiales de ciclos de trabajo autorizados por la Dirección del Trabajo, que en este caso son ciclos de cuatro días de trabajo, seguidos de dos días de descanso, seis días de trabajo por tres de descanso, ocho días de

trabajo por cuatro días de descanso, nueve días de trabajo por tres días de descanso, diez días de trabajo por cuatro días de descanso y diez días de trabajo por cinco días de descanso.

Esos son los ciclos excepcionales de distribución de jornada de trabajo que se aprobaron para el sector de transporte interurbano de pasajeros.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- ¿De qué año es esa normativa?

El señor **ARRIAGADA**.- Esta normativa es de 2014, una autorización para sistemas excepcionales de distribución de jornada y de trabajo.

Ahora, no implica que no tengan que cumplir exactamente los descansos que establece el artículo 25. Lo único que se hace es extender la jornada de trabajo más allá de los cinco o seis días semanales que la norma común establece. Es por un problema de manejo de flotas.

La resolución implica necesariamente el acuerdo de los trabajadores y de la empresa, pues nace a petición de esta con el acuerdo de los trabajadores.

Cuando hay sindicato, el acuerdo lo otorga el sindicato, y cuando no hay sindicato, se exige a lo menos el 75 por ciento de los trabajadores no sindicalizados. Ello, para que el servicio analice la solicitud y autorice algunas de las jornadas que están contenidas en la resolución N° 1.440, que es una resolución marco.

La parte que se destaca con letra mayor en la presentación, son las resoluciones N° 1081, que está vigente, y la N° 154, que debería entrar en vigencia el 1 de enero de 2020. Digo que debería entrar en vigencia, porque ha sido objeto de algunas observaciones de parte de operadores y de organizaciones sindicales.

Ha habido mejoras, propuestas por el servicio y aportes, propuestos por las propias operadoras. Son once las operadoras encargadas de manejar el sistema informático y generar un reporte del marcaje de control de asistencia, de descansos y de jornada de trabajo de los trabajadores.

Lo que ven en la presentación es una pequeña comparación entre la resolución N° 1.081 y la resolución N° 154, donde se menciona que, dado el avance tecnológico que existe, la resolución N° 154 es un enorme desarrollo tecnológico.

Como pueden ver, en la presentación hay un pequeño resumen que explica que la resolución que hoy rige tiene instrumentos de registros a bordo del bus, el cual se compone de una tarjeta inteligente y de un servidor. La resolución que entraría en vigencia el 1 de enero tiene más o menos el mismo instrumental, es decir, una tarjeta inteligente o sistema biométrico de marcaje, tiene un servidor, tiene conexiones internet y GPS.

Quiero explicar que la resolución es del 31 de enero de 2019 y entraría en vigencia el 1 de enero de 2020. Esta resolución originalmente entraba en vigencia en agosto de este año, pero hubo problemas, observaciones y mejoras que se le incorporaron, postergando su entrada en vigencia para enero. Probablemente, la volveremos a postergar por cuanto ha tenido observaciones de los operadores, de nosotros, pues hemos encontrado que hay cosas que se pueden mejorar.

La entrada en vigencia implica una modificación de todo el sistema informático que manejan los operadores del sistema, de una compra de los equipos a bordo de los buses y de la adecuación de todo el sistema de marcación y de reportes.

El actual sistema no tiene definiciones claras. Un ejemplo de ello es que para referirse a un contexto, los once operadores podían usar su terminología o sus códigos,

lo que se transformaba en algo absolutamente heterogéneo y dificultaba la fiscalización. Hoy eso se mejora absolutamente, porque hay definiciones de uso obligatorio que no pueden ser cambiadas.

Los reportes que arroja el actual sistema eran basados en las distintas formas de expresar lo que cada uno de los operadores relacionaba al concepto de inicio de jornada. Por ejemplo, ponían al inicio de jornada "código 01", al término de jornada "código 02", otros ponían "inicio de jornada", de forma literal, o "término de jornada". Hoy todo eso se uniformó, quedó con una terminología exclusiva y sin posibilidad de modificación.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Vicepresidenta).- ¿De cuántos conductores estamos hablando a nivel nacional?

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, son ciento y tantas líneas. El dato exacto no lo manejo, pero eran alrededor de dos mil y tantos conductores. En este momento, no tengo el dato exacto, pero no es menor el volumen de conductores que hay en el sistema.

Los reportes del actual sistema había que procesarlos de forma manual y para el caso de las horas -que es un sistema sexagesimal- el entero es 60, por lo que era muy complicado. Cuando hablo del entero 60, versus el sistema decimal en el cual el entero es 10, significa que cuando digo 0,5, en el 10 es 0,5 pero cuando digo 0,5 en el sistema sexagesimal no es 0,5, sino que es 0,30. Entonces, las operaciones matemáticas eran muy complicadas y esto había que hacerlo manualmente.

Sin embargo, con la tecnología que hay hoy, los reportes salen impresos y estos van a determinar si hubo conducción de más de cinco horas, por ejemplo, o si el descanso tras una conducción de cinco horas fue menor a dos horas, o si

no se ha otorgado el descanso de ocho horas dentro de 24, u ocho horas después de cumplir en ruta un período de ocho horas o más.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Entonces, se hace a través del sistema de tarjetas de cada conductor cuando sube al bus.

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, hoy el sistema a bordo del bus tiene un papel donde aparece el reporte, a diferencia que en el proceso de fiscalización se tenía que entrar a hacer las operaciones matemáticas lo que no era fácil, que sale en forma automática, que dice: descanso de ocho horas, incompleto. O aparece, siete horas de descanso, en el bus con la misma máquina.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- ¿En el bus con la misma máquina?

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, en el bus y con la misma máquina.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Es muy importante la pregunta de la diputada, porque cuando ustedes tiene que calcular, ¿cuánto se demoran para determinar si una persona cumplió o no con las horas de descanso?

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, era engorroso el sistema.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Pero, ¿cuánto se demoran desde que toman la tarjeta?

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, más o menos de cinco a diez minutos, para hacer el cálculo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Después para determinar si cumplió o no cumplió, ¿cuánto se demoraban?

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, el cálculo en sí arrojaba inmediatamente si había conducido más de cinco horas en forma continua o no y si era levantado ese hecho, se comete una infracción que amerita pasar una multa en ese mismo momento. Al levantar la infracción se toma un acta y la multa se hace efectiva con posterioridad y se notifica a la casa matriz de la empresa dueña del servicio fiscalizado.

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

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, quiero imaginar esa fiscalización del conductor, de la salida y la llegada. ¿Cómo lo hacen? No me cuadra.

¿Hay una bitácora de salida, y de llegada?

Ahí tiene que haber un libro que diga la verdad para ustedes. Ese es el tema.

Me es extraño. ¿Cómo opera en la práctica?

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

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señora Presidenta, por su intermedio, don Jorge, ustedes que están acostumbrados a hacer este tipo de fiscalización, a diferencia de nosotros que no conocemos este procedimiento, me imagino que cada conductor tiene una tarjeta, va a la máquina e ingresa su "asistencia" y después, ustedes, a diferencia de antes, hoy sencillamente aprietan algo en la máquina y sale

inmediatamente el informe de los tiempos de conducción y de descanso de ese conductor que está en horario de trabajo.

¿Eso es así?

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, creo que una es la tarjeta con la que se marca la hora de entrada al llegar. Pero yo hablaba de esa segunda tarjeta que marca la hora de salida de los conductores, pero no aquella con que marca la asistencia. Para mí, esta debiera ser otra tarjeta, porque entre el momento en que llega y en que sale, debería transcurrir un buen rato.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Queremos saber cómo se certifica y se chequea la información que queda contenida, pues imagino que eso es una caja cerrada -como una caja de avión-, y luego ustedes tienen un código para ingresar. Podría explicar detalladamente el procedimiento.

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, el sistema de control de asistencia de los choferes de buses interurbanos consiste en una máquina que lee una banda magnética hoy, y el trabajador tiene una tarjeta personal e intransferible donde aparecen todos sus datos personales.

La jornada de trabajo -no la jornada de conducción- se inicia normalmente cuando el chofer va al lugar donde se guardan los buses y toma el vehículo para llevarlo al terminal.

En el sistema que hay en tierra se coloca la tarjeta y se marca el código 1 o la letra "i", dependiendo del sistema que el operador haya determinado para usar el marcaje -que en el futuro va a ser uno solo pero hoy son varios-, lo que implica inicio de jornada. Luego va al lugar donde se

guardan los buses y lleva al bus al terminal de buses para colocarlo en posición para que comience a ser abordado por los pasajeros. Eso puede durar 15, 20 o 30 minutos, pero ya el chofer ha iniciado su jornada de trabajo.

Si a ese chofer le corresponde iniciar la conducción del bus, ahora tiene que volver a marcar en el dispositivo a bordo del bus, pasa su tarjeta y marca 2, que es inicio de conducción, y el sistema contabiliza las horas de conducción hasta cuando lo desactivo nuevamente con su propia tarjeta, que la vuelve a pasar y marca 3, que es término de conducción, lo que implica el inicio del período de descanso de dos horas después de haber hecho la conducción de cinco en carretera.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señora Presidenta, ¿eso es independiente de lo que haya esperado en el terminal? ¿15, 20 o 30 minutos?

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, eso es parte de la jornada de trabajo, no de la jornada de conducción. Hay que separar lo que es jornada de trabajo propiamente tal, que es estar a disposición del empleador, con el período de conducción y descanso. La norma establece como período máximo de conducción cinco horas continuas, después de las cuales el trabajador tiene la obligación de tomar, a lo menos, dos horas de descanso.

Cuando se terminan las dos horas de descanso, en el intertanto cuando se hace el término del período de conducción, el segundo chofer pasa su tarjeta por la máquina y marca 2, inicio del período de conducción. Cuando este conductor termina sus cinco horas -estamos hablando de viajes relativamente largos-, el conductor número 1 vuelve a pasar su tarjeta y marca 1, 2, inicio de conducción.

Ese es el control que existe y al final del día, cuando marca término de conducción, el sistema asume dos horas de descanso y después de esas dos horas de descanso vienen las ocho horas dentro de 24.

La forma de marcar se hace a través de una tarjeta personal e intransferible que el sistema lee.

Cuando yo voy a fiscalizar eso, ya sea en ruta o en los terminales al inicio o al término del recorrido, ¿qué hago? Paso la tarjeta del conductor, ingreso el código del fiscalizador y el sistema arroja un listado de los eventos registrados por este conductor, eventos que se guardan por 30 días en la tarjeta para efectos de la fiscalización. Y a partir de este impreso que emite el sistema tengo que verificar si el conductor excedió 5 horas de conducción y, si condujo 5 horas, constituye infracción. Hoy todo eso se hace en forma manual. El cálculo se debe hacer mentalmente, dependiendo de la agilidad mental del fiscalizador, o con una máquina calculadora o con la del teléfono celular, para luego tomar nota en una hoja en forma manuscrita, señalando que tomó 1 hora y 30 minutos de descanso. Por lo tanto, le faltó tomarse media hora de descanso, lo que constituye una infracción y obviamente se sanciona.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Le pido a don Jorge Arriagada que avance con su presentación, pues las partes técnicas son sumamente interesantes. Tal vez, hay que ver qué pasa con las fiscalizaciones, que es lo que nos interesa saber. Usted dice que se registra una tarjeta durante 30 días, es decir, después del día 30 probablemente -sabemos que hay pocos finalizadores- vamos a tener el registro total de lo que pasó en términos generales con el conductor de esa línea.

Por otro lado, ¿qué ocurre cuando están los buses en paradas? ¿El conductor debe pasar la tarjeta para indicar que no está conduciendo? ¿Se sigue registrando? ¿Qué ocurre en ese evento?

Señor Arriagada, ¿si quiere avanzamos con la presentación y después contesta? Nos quedan solo 15 minutos.

El señor **ARRIAGADA**.- Prefiero avanzar y dejar la ronda de consultas para el final.

Hoy el sistema arroja un informe a partir del cual hay que hacer un cálculo manual. Lo que se pretende es que el sistema calcule solo y haga el reporte de todas las infracciones. Actualmente, puedo ingresar, a través del navegador, al sistema de cada uno de los operadores para hacer una fiscalización remota, pero la clave de acceso está restringida al servicio fiscalizador. O sea, cada vez que yo quiera ingresar al servidor de una empresa operadora hay que pedir que me proporcione la clave y a través de esa clave puedo ingresar.

Lo que se propone es que ese acceso siempre sea permanente y esté a disposición del servicio, por lo tanto no puede tener limitaciones. Hay que recordar que es un sistema bastante atrasado, de 2005. Hasta hoy, la tecnología ha hecho un avance y un desarrollo cuántico enorme, por lo tanto eso nos permite que pinche el RUT del fiscalizador o el de la empresa, o la placa patente del bus, para que el sistema me arroje todas las infracciones asociadas al trabajador.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Con el sistema nuevo?

El señor **ARRIAGADA**.- Con el sistema nuevo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿El sistema antiguo es el que está vigente hoy?

El señor **ARRIAGADA**.- El que hoy está vigente permite hacer lo mismo, pero hay que realizar el cálculo en forma manual, lo que es sumamente engorroso y no siempre exacto.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- ¿El sistema nuevo empezará a regir en 2020 o se puede aplazar aún más? ¿Ese es el que se está trabajando?

El señor **ARRIAGADA**.- Eso se está trabajando. Creo que se va a aplazar un poco más.

Lo más importante es que todo queda registrado tanto en la tarjeta como en un servidor, al cual tiene acceso el organismo fiscalizador las veces que quiera y en el momento y hora que quiera. Los reportes que da el servidor son a petición del propio fiscalizador. O sea, tenemos amplia libertad para ingresar a los registros de todas las empresas y de todos los trabajadores que hayan hecho su registro con tarjeta o a través de la huella dactilar. Como ese procedimiento tendrá la opción de contar con más alternativas en función del desarrollo existente, como el sistema biométrico o con tarjeta inteligente, también hay una responsabilidad del propio trabajador en registrar, porque, si no lo hace, obviamente no habrá forma de saber si condujo o no, si tuvo exceso de jornada o no o si usó los descansos o no.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Existe la opción de que esa fiscalización respecto de las horas de conducción, de descanso y otros sea de conocimiento de los usuarios? ¿Se contempla en el nuevo sistema que uno pueda saber si un conductor de nombre conocido ha cumplido?

El señor **ARRIAGADA**.- Uno de los avances del sistema propuesto es que en la pantalla de los buses aparece cuando se producen excesos de velocidad y, además, suena una alarma. En este caso, si el conductor lleva más de 5 horas de conducción de manera continua, el sistema obliga a que aparezca una alerta en la pantalla que indica que el conductor lleva 5 horas y 40 minutos de conducción.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Salvo que no haya pasado la tarjeta luego de 5 horas.

El señor **ARRIAGADA**.- Claramente, hay una presunción de buena fe en todas las actuaciones que se hacen.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Siempre hay un vacío en eso.

El señor **ARRIAGADA**.- Eso es imposible de llenar.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Se lo pregunto a propósito de que un minuto se pudiera contemplar la instalación de algún tipo de cámara, o del evento visual, o del azar, etcétera.

El señor **ARRIAGADA**.- Hay algunas alegaciones de vulneración de derechos fundamentales cuando la cámara enfoca al rostro del trabajador, que sería algo interesante. En la práctica, no me paro del volante, pero el conductor que me reemplaza me pasa su tarjeta, yo paso la mía, paso la del conductor y yo sigo manejando.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Esas son las infracciones que casi siempre se ven.

El señor **ARRIAGADA**.- Eso no arroja infracción, porque operé con las dos tarjetas. Esa es una mala práctica e irresponsabilidad del trabajador, en este caso.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Ahí entramos en otro tema que no vamos a profundizar.

El señor **ARRIAGADA**.- Es complicado.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- La diferencia es, tal vez, que cuando del manejo de un conductor dependa la vida de 40 personas, uno pudiera exigir una fórmula -no quiero decir una conducta- que fuera más precisa respecto del cumplimiento estricto de las normativas.

El señor **ARRIAGADA**.- Esa fue una discusión bastante fuerte que se tuvo con los trabajadores, pues tampoco quieren que haya una cámara que los enfoque al rostro, para que muestre que la figura del que está frente al volante ahora no tiene nada que ver con la que está asociada a la tarjeta.

La empresa operadora tampoco está muy de acuerdo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Pero, ¿ustedes tienen infracciones de ese tipo? ¿Qué número representan? ¿Cuáles son las principales infracciones que ustedes arrojan cuando fiscalizan?

El señor **ARRIAGADA**.- El 36 por ciento de las infracciones es por no llevar correctamente el registro de asistencia.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Ese punto es importante, pero yo quería preguntarle con respecto al sistema y al aparato que va en los buses que transportan pasajeros.

¿Ustedes también fiscalizan que el bus de una empresa determinada, que circula y transporta pasajeros, esté obligado a andar con ese aparato? ¿O sea cualquier bus está obligado a ello? Lo digo por los que han sufrido los

accidentes. Aunque el bus circule por las calles, ¿ustedes lo pueden detener o fiscalizar aunque no se encuentre en un terminal equis, cumpliendo horarios? Por lo general, deberían ser los que más cumplen. Sin embargo, pensando en un bus que va a buscar alumnos de un liceo para realizar un viaje, ¿ustedes lo pueden detener? ¿Debe tener también la máquina instalada? ¿Puede circular sin esa máquina un bus de alguna empresa?

El señor **ARRIAGADA**.- En estos casos, la diferencia de los servicios tanto de recorridos establecidos y regulados como de servicios libres es que sea interurbano, porque la norma está aplicada para el transporte y servicio interurbano de pasajeros. Son dos cosas distintas.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- ¿Independientemente de que los servicios interurbanos tengan una ruta fija o alguna ocasional?

El señor **ARRIAGADA**.- Si el transporte es interurbano, debe llevar el dispositivo a bordo para controlar la jornada de trabajo y de descanso de los choferes. Todos los servicios interurbanos de pasajeros con itinerario fijo y regulado están obligados. A su vez, los servicios de transporte de pasajeros que operan en forma libre están obligados en la medida en que presten servicio en forma interregional.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- ¿Interregional solamente o también interurbano?

El señor **ARRIAGADA**.- Perdón, servicio interurbano.

Ahora, hay definiciones para determinar qué es interurbano. Recorridos cortos, no son interurbanos;

Santiago- Valparaíso es interurbano, por ejemplo, y por lo tanto deben tener.

Todos esos buses se fiscalizan, como dije, en el terminal de salida o llegada y en las tenencias de carreteras. Normalmente, en la tenencia, con la colaboración de la fuerza pública, cuando los buses tienen que detenerse para dar cuenta de la cantidad de pasajeros que llevan, uno aprovecha de fiscalizar.

En el caso que no lleve este dispositivo o el dispositivo esté malo, se suspende el recorrido; o cuando el chofer que va manejando que no ha cumplido con las 8 horas de descanso dentro de 24 horas, no se le permite la salida. No es que estemos limitando la salida del bus, porque no tenemos competencia para ello, pero sí al chofer que va a conducir y que no ha hecho sus descansos le suspendemos la faena y no puede continuar. ¿Qué hace la empresa? Pone a otro chofer y sale.

Con eso estoy respondiendo a una insistente inquietud de la honorable diputada Virginia Troncoso que tuvo en la sesión anterior de por qué no se detenía la salida de estos buses. El Ministerio de Transportes dijo que no tenía facultades. Nosotros tampoco tenemos facultades, pero sí, por la vía de la suspensión del trabajador, hacemos que ese bus no salga, que ese conductor no pueda salir; pero no podemos cuestionar el estado mecánico de los buses, porque no tenemos facultades para ello.

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

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- Señora Presidenta, por su intermedio, dos consultas a don Jorge. Me preocupa el tema de los buses de los temporeros, que no es menor.

Estos buses no tienen ningún tipo de control ni ningún tipo de fiscalización con sus salidas y llegadas; las horas de descanso de sus conductores y ¡vaya que transportan mucha gente! Es decir, tampoco son controlados por la Dirección del Trabajo. Recordemos que, generalmente, estos buses son los que dan de baja...

Por otra parte, pienso que los buses interprovinciales e interurbanos necesitan un segundo conductor. Uno los ve en la carretera, botados, en pana, solos, nadie ayuda, no tienen el refuerzo para poder acudir y ser responsables de la cantidad de pasajeros que llevan. Pienso que a estos transportes, a los que van desde Santiago a Rancagua, a Curicó y a los que salen desde Rancagua hacia al sur es bueno que se les empiece a exigir un segundo conductor, porque para un solo conductor es mucho el desgaste; ese exceso de vehículos, esa acumulación de vehículos en la carretera desgasta mucho. A esto hay que sumarle la cantidad de horas que manejan en ese ir y venir. De ahí la necesidad de un segundo conductor. Nos hemos preocupado de los conductores de los buses que hacen los recorridos nocturnos, los viajes en la noche, pero para los recorridos que se hacen de día es necesario que también esté presente un segundo conductor cuando se trate de cuatro o cinco horas de viaje.

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

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señora Presidenta, uno de los temas que más hemos discutido en la Comisión de Transportes es la falta de fiscalizadores. Pienso que si tuviéramos un número importante de fiscalizadores, o los necesarios, se podrían evitar muchos accidentes.

Conozco más la realidad del Ministerio de Transportes. En esa virtud, quiero preguntarle al señor Arriagada si en el Ministerio del Trabajo tienen suficientes fiscalizadores como para regular todo esto. Mi pregunta es si son suficientes o seguimos estando en deuda con los fiscalizadores.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta accidental).- No sé si el señor Arriagada quiere seguir avanzando. Se lo pregunto, porque antes de responder a las colegas, me interesa mucho llegar a la penúltima hoja, en la que se hace referencia a las infracciones, a las causas de esas infracciones y a la tarjeta, que es súper interesante porque ahí se señala cómo se hace el reporte.

Le pregunto para que defina si quiere responder inmediatamente a las colegas y luego analizar lo que le acabo de mencionar.

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, respondo al final, porque me queda muy poco.

El último cuadro se refiere a la certificación del sistema, que se tiene que hacer por una institución autorizada para certificar sistemas tecnológicos. El sistema tiene que ser cerrado y que se renueva cada dos años.

La certificación que tenemos es *per se*, bastaba que se certificara una vez, y todos sabemos lo vulnerable que son los sistemas informáticos, sobre todo con la cantidad de *hacker* que anda dando vueltas.

Con esto se pretende generar una norma mayor de seguridad, aunque sabemos que es casi imposible; pero la certificación cada dos años es muy importante.

Los cuadros que siguen muestran lo que va a reportar el sistema. Lo que tenemos propuesto: exceso de conducción continua; no otorgar descanso luego de conducción; no otorgar descanso ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24; no otorgar descanso mínimo en tierra de 8 horas; no otorgar descanso semanal en función del ciclo pactado; exceder esta autorización, por ejemplo, si el sistema era de 9 por 3, cuando trabajo 10 días ya estoy en infracción y eso me lo va a reportar el sistema; no otorgar dos domingos en el respectivo mes calendario y no llevar correctamente el registro de asistencia. Esto es lo que hoy hace el reporte, pero hay que hacerlo manual; a futuro será automático.

Las marcaciones que hoy se tienen que hacer son: inicio de jornada; inicio de tarea, para el caso del auxiliar; inicio de tiempo de espera e inicio de conducción. A eso me referí hace poco y no me quiero detener más en esto, porque un marcaje implica automáticamente el inicio del evento siguiente. O sea, cuando yo termino período de conducción, implica que termino la conducción, pero inicio automáticamente el período de descanso; por lo tanto, el marcaje es uno solo.

Los otros cuadros son, en detalle, las diferencias, y como esto va a quedar en poder de la comisión, no tiene sentido que entre a detallarlas.

El último cuadro es un ejemplo de la diversidad de emisiones que hacen los sistemas. En la presentación se muestran los tipos de eventos: IC, inicio de conducción; TC, término de conducción. Esto hay que empezar a procesarlo y hacer las operaciones matemáticas para determinar si hay exceso de conducción o si no se ha tenido el descanso suficiente. Por lo tanto, es un sistema súper

engorroso, pero que está de acuerdo con la tecnología de 2005.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Eso es lo que está vigente hoy. Pero, ¿cómo debiera ser en el futuro?

El señor **ARRIAGADA**.- Para lo futuro no tenemos el impreso, pero se asume que tiene que señalar; período de conducción, cinco horas; período de conducción, seis horas, y si señala seis horas, va a aparecer en forma automática en la columna de infracción, no hay que hacer ningún proceso.

Esto es para demostrar la diversidad de terminología que se usa hoy en día. La empresa anterior tenía sistema alfabético, aquí es numérico, inicio de jornada de 01.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Una pregunta técnica. Si había cinco sistemas diferentes, ¿ustedes tienen que tener un método distinto para cómo arrojaba la información cada uno de los sistemas o es un mismo método con diferentes sistemas?

El señor **ARRIAGADA**.- El método y el sistema era el mismo; lo que cambiaba era la terminología que usaban los distintos operadores. Uno tenía sistema alfanumérico, otro alfabético y otro numérico.

En el último cuadro, que es el de las infracciones, aparece que no lleva correctamente el registro de asistencia y determinación de las horas de trabajo, autorizado por la Inspección del Trabajo. Esto es para el caso de 2019, hasta octubre de 2019. El 36 por ciento estaba referido a esa infracción.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Es el más alto número.

El señor **ARRIAGADA**.- El más alto.

A partir de esa infracción, cuando el sistema no está operativo, en algunos momentos y no siempre, se suspende el bus, no por estado mecánico, sino porque no tenemos forma de saber si los trabajadores choferes, al interior de ese bus, habían cumplido con los descansos.

O sea, desde el punto de vista laboral, estamos suspendiendo faenas en función de la obligación que tiene el empleador de cautelar la vida y la salud del trabajador, y al no tener el registro, lo que había que hacer era suspender el bus.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Después de cuántas infracciones?

El señor **ARRIAGADA**.- Altiro, a la primera, porque no había forma de saber si el conductor había cumplido con sus descansos legales.

El tema está en que, suspendido el bus, los pasajeros se iban encima del fiscalizador, y era un riesgo inminente para el funcionario. Entonces, como dije recién, sobre la base de la buena fe, en muchos casos, cuando todavía no tenía pasajeros el bus, lisa y llanamente se suspendía por no tener el sistema a bordo funcionando.

Cuando había pasajeros, era necesario tomar una declaración jurada al chofer, para que él mismo dijera si había cumplido con sus descansos, declaración jurada con las penas del artículo 210 del Código Penal, etcétera. Pero era la única forma; de lo contrario, quedaba el bus lleno de gente, y una vez que el fiscalizador tomaba la decisión

de suspender ese bus por no contar con el sistema, tenía que salir arrancando.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Y una vez terminado ese tramo, ¿no podían suspender esa máquina que no cumplía? ¿No tenían esa facultad? ¿Su trabajo no consiste en paralizar el bus en esas circunstancias?

El señor **ARRIAGADA**.- No era por objeciones.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Pero tenía la facultad de parar el bus.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A propósito de no contar con uno de los requisitos.

El señor **ARRIAGADA**.- Era suspender la faena de trabajo, porque el bus en sí es una faena de trabajo. Es suspender la faena de trabajo, porque los trabajadores no lograron; porque el sistema, más bien, o el empleador, que es el responsable, no logró demostrar que los trabajadores que tenían que asumir la conducción del bus habían tenido los descansos necesarios, suficientes y legales, sin cuestionar el estado mecánico del bus ni nada, sino que era porque los trabajadores no pudieron demostrar que habían hecho uso de sus descansos.

La señora **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- ¿Solo la declaración? Ese bus al final del recorrido ¿tampoco ustedes lo paralizaron?

El señor **ARRIAGADA**.- Es que era lo mismo. Al final del recorrido del bus, si continuaba, si lo volvíamos a fiscalizar y constatábamos que el dispositivo a bordo no estaba funcionando, la práctica era la misma.

Si había pasajeros, una declaración jurada del chofer en que decía que se había tomado su descanso, y si decía que

no, y en muchos casos decían que efectivamente no se habían tomado los descansos, ese chofer no podía continuar, y continuaba el otro que había declarado que estaba con sus descansos al día.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A propósito de lo mismo, uno busca también que se precisen y se conozcan los datos de las empresas de buses que son las que hoy son mayoritarias.

Entonces, para la próxima sesión, en que lo vamos a invitar nuevamente, le pedimos que nos traiga, si es posible y si es público, la tasa de infracciones respecto de este elemento de las empresas grandes, que son las que conocemos mayoritariamente, a propósito que ha solicitado venir el presidente de la Federación Nacional de Buses Interurbanos; entonces, nosotros quisiéramos tener la contraparte.

Ahora bien, ¿cómo se realizan las fiscalizaciones? ¿Son al azar? En términos generales, ¿cómo determinan a quién fiscalizar?

Porque nos llama la atención que en fechas que son de muchos viajes, como vacaciones de invierno, Navidad, fines de semana largos, se visualiza a los fiscalizadores. Pero el resto del tiempo, ¿cómo es la mecánica que ustedes tienen? ¿Cómo operan las fiscalizaciones a nivel nacional y también a nivel regional?

El señor **ARRIAGADA**.- Señora Presidenta, voy a abordar el tema cuando me refiera a la cantidad de fiscalizadores, si somos suficientes o no, para responder una pregunta de la honorable diputada.

La fiscalización tiene dos orígenes: una, a petición de parte, que son las denuncias de los trabajadores y de los dirigentes sindicales, y la otra, de oficio, que son todos los programas de fiscalización que se hacen a nivel nacional.

No sé si con eso respondo a parte de su pregunta.

-Manifestaciones en el pasillo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Puede repetir, por favor?

El señor **ARRIAGADA**.- Señalaba que las fiscalizaciones tienen dos orígenes: una, a requerimiento de parte, que son las denuncias que hacen los trabajadores o sus organizaciones sindicales o un tercero, y de oficio, que son los programas de fiscalizaciones que se hacen a nivel nacional o a nivel regional.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Los usuarios comunes y corrientes ¿pueden solicitar una fiscalización?

El señor **ARRIAGADA**.- ¿Un tercero? Sí, sin ningún problema.

Por lo tanto, la fiscalización no solamente se realiza en períodos de alta demanda, pero me voy a referir a ello en un rato más.

Primero, quiero hablar respecto del transporte de trabajadores de temporada, que es un tremendo movimiento de personas, a veces con transporte no adecuado.

Normalmente, iniciamos un programa de fiscalización nacional en todas las regiones que tienen actividades agrícolas en octubre y lo terminamos en marzo. Este año no

lo hicimos. Llevamos haciendo este programa desde 2003 hacia adelante, hace un montón de tiempo. Entonces, de alguna forma lo acortamos para enfocar nuestra escasa capacidad de fiscalización a otro sector productivo nacional, sin perjuicio de que lo vamos a retomar en enero.

Este programa nacional de fiscalización o regionales de fiscalización contempla también el tema del transporte de trabajadores agrícolas, que el bus cumpla con los requisitos, que sea del año que corresponda, que tenga asiento, porque a veces transportan en coloso, con un tractor o con un camión, y en todas aquellas partes en que el bus no cumple con los estándares establecidos en el reglamento, se suspende el servicio; o sea, ese bus ya no puede, en el momento en que el fiscalizador está presente, porque al otro día nadie impide que vuelva a salir el mismo bus o a la semana siguiente, porque la imposibilidad de tener un fiscalizador de punto fijo, verificando la calidad del transporte, es imposible.

Pero el tema del transporte de trabajadores temporeros sí se aborda en todas las fiscalizaciones. No tengo el dato de cuántas fiscalizaciones agrícolas se hacen, pero es enorme, es grande, en todas las regiones en que hay actividad agrícola.

Respecto del segundo conductor en buses interurbanos, esta exigencia va en directa relación con el tiempo de viaje, porque si tengo un viaje de cuatro horas, la ley no obliga a tener dos conductores, porque yo como conductor puedo conducir hasta cinco horas.

Si el viaje dura siete horas, obligatoriamente debo tener un segundo conductor, porque como conductor uno puedo manejar cinco horas, y tengo derecho a dos horas de

descanso, y en esa hora de descanso asume el otro conductor.

En cuanto a la falta de fiscalizadores, nosotros nos enfocamos en el tema de programa en aquellos fines de semana en que existe alta demanda de transporte y, por lo tanto, también hay alta demanda de conductores.

En el manejo de gestión del riesgo que hace el servicio enfoca su mayor capacidad de fiscalización en estos períodos, lo que no implica desatender las denuncias en cualquier época del año. Pero en el momento de mayor demanda de conductores es cuando nos dedicamos a hacer las fiscalizaciones. Por esa razón, siempre hay una relación entre feriados largos y fiscalización.

La señora **TRONCOSO** (doña Virginia).- ¿Ustedes hacen esas fiscalizaciones en los terminales o en las autopistas? ¿Dónde está el fuerte de las fiscalizaciones?

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

El señor **ARRIAGADA**.- El fuerte de las fiscalizaciones es en los terminales, en los momentos de salida o llegada de los buses.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Señor Arriagada, agradecemos su presencia en la comisión. Lo vamos a convocar para la próxima sesión, en la que estarán también presentes los trabajadores. Posteriormente, tendremos una sesión a la que asistirá la gente de Fenabus y, probablemente, la señora Paula Flores.

Antes de terminar esta sesión quiero proponer apersonarnos a algún terminal, para verificar en terreno

las fiscalizaciones que se realizan, para ver cómo opera ese sistema y cuál es el entorno que rodea a los buses.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

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

-Se levantó la sesión a las 10.00 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,

Redactor,

Jefe Taquígrafos Comisiones.