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°9, celebrada en día jueves 23 de enero del año 2020, de 09:04 a 11:06 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 los (as) diputados (as) María Loreto Carvajal (presidenta), Jenny Álvarez, Eduardo Durán, Sergio Gahona, Félix González, Aracely Leuquén, Marcos Ilabaca y Jorge Sabag.

Concurrieron la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores; la secretaria Ejecutiva de Conaset, señora Johanna Vollratt, acompañada por el asesor jurídico, don Reiner Baack; la presidenta de la Agrupación Social y Cultural Víctimas de Accidente Turbus San Antonio, señora María Cristina Jara, acompañada por el docente Universidad Técnica Federico Santa María de Viña del Mar, don Carlos Baldi, la señora Leslie Elizabeth Ceballos, mamá de víctima tragedia Línea Azul y don Guillermo Hidalgo, esposo víctima tragedia Cuesta de Paposos y vocero Agrupación Víctimas Turbus Taltal; el presidente Federación Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interprovincial, Internacional y Privado (Fenabus), don Marcos Carter, acompañado por el abogado señor Rodrigo Hernández.

III. CUENTA

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

1.- Oficio N° 15.287 de la Corporación, por el cual se comunica que se accedió a la solicitud de prórroga del plazo de vigencia de la Comisión, por el lapso de treinta días, a contar del 7 de marzo, esto es, hasta el 14 de abril de 2020, en respuesta a oficio N° 6 de 9 de enero de esta Comisión.

2.- Correo electrónico del Gabinete de la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, por el cual se excusa a la señora ministra de no poder asistir a la sesión del día de hoy, por cuanto, se encuentra citada al Congreso, en Santiago.

3.- Correo electrónico por el cual se confirma la asistencia de:

Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores.

4.- Correo electrónico de FENABUS, por el cual se confirma la asistencia de:

Sr. Marcos Carter, presidente FENABUS.

Sr. Rodrigo Hernández, abogado.

5.- Correo electrónico de la Agrupación Social y Cultural Víctimas de Accidente Turbus, por el cual se confirma la asistencia de:

Sra. María Cristina Jara, presidenta Agrupación Víctimas Turbus, San Antonio.

Sr. Carlos Baldi, Docente U.T.F.S.M de Viña del Mar.

Sra. Leslie Elizabeth Ceballos, mamá víctima tragedia Línea Azul.

Sr. Guillermo Hidalgo, esposo víctima tragedia Cuesta de Paposos y vocero Agrupación Víctimas Turbus Taltal.

IV. ACUERDOS

1. Citar, a la primera sesión de marzo, a la Ministra de Transporte y Telecomunicaciones para que comparezca a la Comisión a fin de que proporcione antecedentes para el adecuado cumplimiento del mandato y dé respuesta a las diversas consultas e inquietudes planteadas por los familiares de las víctimas y los diputados presentes. La secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores, hace presente el compromiso de la Ministra de asistir en esa fecha a la Comisión.

Particularmente, se requieren antecedentes sobre el diagnóstico conforme al mandato de la Comisión (deficiencias en las fiscalizaciones, registro de buses habilitados, mejoramiento del control de condiciones laborales de los conductores y mecanismos de control de velocidad, casos de buses piratas); necesidad de avanzar en la exigencia de sillas, alzadores y cinturones de seguridad adecuados a menores de edad; sanciones aplicadas en los accidentes de los buses interurbanos y responsabilidad de los secretarios regionales ministeriales de las distintas regiones donde ocurrieron los accidentes; acciones judiciales y administrativas en apoyo a los familiares de las víctimas, y proyectos de ley y medidas que derivan de esta investigación, entre otros.

2. Citar, a la primera sesión de marzo, a la Ministra del Trabajo para que comparezca a la Comisión a fin de que proporcione antecedentes para el adecuado cumplimiento del mandato de la Comisión.

3. Invitar al representante en la subsiguiente sesión a representantes de los trabajadores de los buses interurbanos, tales como de la Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Interurbano, al señor Claudio García, al Presidente de Sindicato de Trabajadores de Tur Bus; al profesor Jaime Winter Etcheberry y a María Cristina Jara Girard, en relación con modificaciones legales para aumentar los niveles de seguridad en el transporte interurbano.

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 **11:06** 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 9^a, celebrada en jueves 23 de enero de 2020, de
09:00 a 11:06 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside la diputada señora M.^a Loreto Carvajal.

Asisten las diputadas señoras Jenny Álvarez y Aracely Leuquén y los diputados señores Eduardo Durán, Sergio Gahona, Félix González, Marcos Ilabaca y Jorge Sabag.

Concurrieron, además, en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores; de Conaset, la señora Johanna Vollrath y el señor Reiner Baack Blumberg; la presidenta de la Agrupación Víctimas Turbus, San Antonio, María Cristina Jara; el docente de la Universidad Federico Santa María de Viña del Mar, señor Carlos Baldi; familiares de víctimas, la señora Leslie Elizabeth Ceballos y el señor Guillermo Hidalgo; el presidente de Fenabus, señor Marcos Carter y el señor Rodrigo Hernández, abogado.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

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

Tiene la palabra el diputado Félix González.

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Señora Presidenta, ya es reiterativo, pero por cosas surrealistas de esta institución hay dos comisiones paralelas, y ahora tengo que presidir una comisión investigadora por la contaminación de Asbesto en Coronel, que es a esta misma hora.

Por lo tanto, solo he venido a dar *quorum* para que pueda iniciar la sesión y ahora voy a presidir la comisión que me corresponde.

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

Agradecemos su disposición y lamentamos el tope de horarios con las comisiones.

Lo que pasa es que la comisiones Investigadoras, a diferencia de las técnicas permanentes, sesionan en fechas y días fijos.

Las comisiones investigadoras, como dice el diputado Gahona, dentro de la facultades de la fiscalización estas se generan, se constituyen y, obviamente por cuestiones de horarios, ya no nos queda más tiempo que hacerlas los días

martes, miércoles, jueves y, en algunos casos, viernes, por lo que, a veces, coinciden.

Por lo tanto, les damos las excusas a nuestros invitados y también la bienvenida a la comisión.

Esta sesión tiene objeto tratar las materias propias de esta comisión investigadora.

Tiene la palabra el señor Carlos Baldi, profesor de la Universidad Federico Santa María.

El señor **BALDI**.- Señora Presidenta, a algunos miembros de esta comisión los he visto en otras comisiones. Digo esto, porque la presentación ha ido variando debido a que, con el transcurso del tiempo, hemos ido recopilando más información y, por lo mismo, la hemos tratado de dejar en las diapositivas que paso a exponer.

Lo más importante de destacar es que, según la Conaset, con datos duros que tienen, de 2014 al 2018, hubo alrededor de 102.000 accidentes de tránsito, de los cuales aproximadamente 8.700 se adjudicaron a buses interurbanos, siendo un porcentaje muy menor, lo que derivó en 378 víctimas fatales por parte de estos buses, siendo que los buses tanto de locomoción urbana como rural tienen 148 y 70 fallecidos, respectivamente.

Eso hace, sin lugar a dudas, detener y prestar atención en que los accidentes en ruta interurbana, cuando ocurre un accidente, siempre son muchas las víctimas fatales.

Además, al Estado se le asigna un gasto del 2,5 por ciento del PIB en los costos asociados, tanto directos como indirectos, en el tema de daños a sistemas públicos, a vehículos, a personas, a la rehabilitación, etcétera.

En 2018 bajó esta cifra al 2 por ciento del PIB y, de todas maneras, en 2019 creo que va a volver a aumentar este porcentaje. Digo esto, porque la información de 2019 todavía no está lista, pues nos dijeron que después de 45 días hábiles, pasado el 2 de enero de 2020, podríamos tener esta información.

La presidenta de la Agrupación de Víctimas de Turbus se contactó conmigo debido a que el 2011 participé como integrante de una comisión que realizó un peritaje al bus siniestrado desde San Antonio a Santiago en que fallecieron 20 personas. Una de ellas, lamentablemente, fue el marido de María Cristina en que hubo varias negligencias. Es más, en todo este proceso se perdieron unos neumáticos, además de otras cosas que fuimos encontrando en el camino. La SIAT indicó, en una primera instancia, que el accidente se produjo producto de que el chofer se había quedado dormido -una negligencia del chofer-; se dijo que estaba bajo los efectos de los medicamentos, etcétera.

Nosotros fuimos haciendo las indagaciones y descubrimos esta pieza que es el perno del vástago de la rótula entre la dirección y los neumáticos y las ruedas, específicamente, donde se aprecia el inicio de una fatiga que conllevó a que en algún momento esta pieza se haya fracturado.

Anteriormente, la revisión técnica del bus había sido rechazada.

La señora **JARA** (doña María Cristina).- Señora Presidenta, la revisión técnica de ese bus

La señora **JARA** (doña María Cristina).- Señora Presidenta, el 29 de marzo del 2010, en San Antonio, la revisión técnica de ese bus fue rechazada por holgura, cuestión que dice relación con la barra de estabilización, brazos y rótulas de la dirección, según el Manual de Procedimientos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Sin embargo, el 7 de abril de 2010 es aprobada esa la revisión técnica, lo que era muy difícil, por no decir imposible, que la máquina hubiese sido reparada en ocho días.

El señor **BALDI**.- Señora Presidenta, toda esta información se ha ido rescatando a partir de este accidente.

Nosotros encontramos uno de los neumáticos en las condiciones que se aprecian en la presentación. Como ven, se aprecia un desgaste total del neumático, está totalmente liso y las bandas de rodadura no tienen profundidad ni son homogéneas. Esto indica que había un problema en la suspensión, en el de amortiguamiento de este equipo. A este equipos se le llamaba "la lavadora", porque al alcanzar los 80 kilómetros por hora comenzaba a vibrar de manera exagerada. Así lo indicaron choferes que manejaron este equipo, como auxiliares que fueron entrevistados en este proceso.

Al empezar a revisar este trabajo, nos dimos cuenta de que los mantenimientos que hacen muchas empresas son totalmente correctivos. Muchas de esas empresas no tienen el *stock* de repuestos requeridos para trabajar en un proceso de mantenimiento correctivo; de hecho, solo algunas mantienen procesos de mantenimiento preventivo, es decir,

cambios de piezas por acción del tiempo. Algunas conservan las pautas del fabricante; en otras, lisa y llanamente se pierden. Muchas tienen *software* de GPS y de control de flota, pero pocas tienen *software* asociados a la administración y control de mantenimiento. Nos dimos cuenta de que había poca alianza entre el fabricante y la empresa. También vimos que se requieren revisar las buenas prácticas que tienen las faenas mineras. En unas cinco diapositivas más podrán ver un ejemplo de lo que pide Codelco.

Otro punto importante es que, respecto del año de antigüedad, el instructivo de procedimiento de control de buses interurbanos señala que los buses que tengan origen o destino en la Región Metropolitana, o cuyo itinerario comprenda cualquier ciudad de dicha región, deberán tener una antigüedad no superior a 18 años. En aquellos casos en que el bus no tenga como destino la Región Metropolitana, la antigüedad deberá ser inferior a 23 años.

Si nosotros sumamos los accidentes de tres regiones y las víctimas fatales de esas tres regiones, el resultado de víctimas y siniestros supera la suma de accidentes y víctimas que tiene la Región Metropolitana. Nos llama poderosamente la atención esta reglamentación, que establece 18 años y 23 años. Además, la reglamentación nada dice del kilometraje, por lo que podría tener un bus de 5 años de antigüedad, pero con más de un millón de kilómetros. La reglamentación también se debería hacer cargo del kilometraje que tiene el equipo.

Más adelante, en la presentación, hay un ejemplo de lo que exige Codelco a sus buses que van a entrar a faena.

Nosotros nos encontramos con muchos detalles en los neumáticos. Sugerimos que en los neumáticos, además de su identificación, como el fabricante, el tipo de neumático, se indiquen otras características. Por ejemplo, en la

comunidad europea no solo se revisa el estado de los neumáticos, sino que también se revisan que las señales asociadas a los rangos de presión y de carga que debería tener el equipo asociado al neumático cumplan con las indicaciones del fabricante para que el neumático pueda funcionar en ese equipo.

En Chile, la revisión se enfoca en la profundidad y en el estado del equipo, pero no se verifica el estándar que viene de fábrica; por ejemplo, hay letritas que indican cuál es la capacidad de carga que debe tener el equipo.

Además, entre las muchas malas prácticas que existen en Chile, muchas empresas cambian los neumáticos de los buses cuando los llevan al proceso de fiscalización en las plantas de revisión técnica, les ponen neumáticos nuevos, pero después vuelven a instalar los antiguos. Por lo mismo, asociamos que los neumáticos deberían tener alguna marca que indicara el número de patente del equipo, con el fin de que no exista esta rotación. Por ejemplo, tal como existen marcas en los neumáticos, podría tener una marca asociada a la patente del bus.

En la presentación se observa un proceso de revisión a los neumáticos en España. Por ejemplo, allá no se permite que un neumático de distinto tipo sea montado en el mismo eje, pero acá no existe eso. Obviamente, la profundidad de la huella sí.

Otro tema importante es que en España tienen tres calificaciones: daño leve, grave y muy grave. Con el daño muy grave el equipo no sale de la planta de revisión técnica. En Chile, no existe eso; de hecho, si el equipo tiene un daño grave vuelve a funcionar a la ruta, aunque, obviamente, se da un plazo para que se realicen las mejoras. Pero en España, en la Comunidad Europea, los equipos con daños, que puedan ser un peligro, sea porque se

puede reventar un neumático o porque tengan cables al descubierto, de inmediato salen de funcionamiento, no salen de la planta de revisión.

Ahora bien, para ser conductor de bus, los requisitos exigidos por ley son poseer licencia de conducir A1 o A3, después de 1997; haber aprobado los cursos teóricos y prácticos que imparten las escuelas de conductores y tener una edad mínima de 20 años. No se exige certificaciones sistemáticas, no se exigen capacitaciones sistemáticas.

En Chile tenemos la ley N° 20.267, que crea el sistema nacional de certificación de competencias laborales y perfecciona el estatuto de capacitación y empleo. Si revisamos su página en ChileValora podemos encontrar, por ejemplo, que existe un perfil asociado a la conducción de buses interurbanos, pero que no es obligatorio, no se exige a las empresas que deban contar con eso. Además, no existe ningún perfil asociado a la mantención de los equipos, a la administración, a la gestión de la mantención de estos equipos o a la supervisión de esas labores. Para nosotros es importante que se levante un perfil asociado a la mantención de los diferentes sistemas de los equipos, porque no se exige que tengan conocimiento del torque, de presión, etcétera.

Asimismo, y tal como las horas de vuelo que se exigen a los pilotos de aviones, también debería haber horas de simulación, en las que los choferes estarían expuestos a diferentes situaciones de conducción, podríamos llevarlos a diferentes escenarios, porque, geográficamente, nuestro país es muy diverso. Repito, al igual que un piloto de avión, debería ser una exigencia a la hora de tomar un equipo. También se deberían realizar cursos de conducción segura y de mecánica básica.

Un tema importante es que exista una alianza con los proveedores de buses, porque no hay capacitación con los equipos nuevos. Un ejemplo claro es lo que pasó hace unas semanas, me refiero al accidente que se produjo en el terminal San Borja, en que un bus atropelló a una anciana de 71 años con resultado de muerte y dejó herida a una persona de 30 años. Las primeras pericias indicaron negligencia al utilizar el sistema de transmisión del equipo: el conductor no sabía utilizar el sistema de transmisión. ¿Por qué? Porque no existe una capacitación y los equipos vienen con nueva tecnología.

Las mejoras que podemos realizar: capacitaciones, que deberían ser dictadas por el proveedor; alarmas sonoras de retroceso, sensores de acercamiento y cámaras de retroceso en todos los buses.

y cámaras de retroceso en todos los buses.

Por ejemplo, en la actualidad ningún auto viene sin una cámara de retroceso. Eso debería ser exigible a todos los buses.

En la imagen podemos ver dos ejemplos. El primero de un taller de mantención de buses en Chile -busqué una fotografía enviada por algunos conocidos-; el segundo de un taller de mantención de buses en el Reino Unido. De inmediato se ve la diferencia en el orden y en las normas

de calidad. Ellos manejan, por ejemplo, stocks mínimos de repuestos, catálogos técnicos y las capacitaciones al personal, no solo asociados al conductor, porque también es necesario capacitar al personal de mantención.

Por lo mismo, se debería generar una ley que contenga las exigencias mínimas que debería cumplir un taller de mantenimiento para vehículos de locomoción colectiva.

Se creó esta ley el 2008, asociado a crear un sistema nacional de certificación de competencias laborales, pero quedó esta patita coja asociada a los talleres, por lo que debería establecerse requisitos mínimos para que una empresa pueda hacer transitar a su flota de buses por el país, entre los cuales esté el tener talleres con un estándar un poco más elevado.

Hay normas asociadas a los talleres. La norma ISO 9.001 puede ser asociada a la calidad del servicio; la ISO 30.001 norma asociada a la seguridad.

Hace un tiempo explique que por transparencia para los pasajeros debería existir una aplicación para celulares que permitiera que con el número de la patente del bus pudiera ver en cuántos siniestros ha estado, cuantas han sido las mantenciones que ha recibido, los reclamos de los usuarios, cuál ha sido su participación en accidentes, las horas de conducción del chofer, etcétera.

Por ejemplo, el bus que aparece en la lámina, que fue el que volcó en Mendoza, que era de la empresa Tur Bus, después de años fue recuperado y hoy trabaja en Cóndor Bus.

La ley nada dice respecto de que eso no se pueda hacer; la ley dice que los buses que atiendan servicios interurbanos deberán ser del tipo Pullman, de una longitud

igual o superior a 11 metros. Asimismo, dichos vehículos no podrán tener modificaciones ni adaptaciones en su estructura debiendo tratarse solo de modelos estándar de fabricación.

Acá lo que se arregló de alguna manera fue la carrocería, el chasis sigue igual. Probablemente se hicieron algunas reparaciones, eso no lo sé y habría que averiguar un poco más, pero a cualquiera pasajero le gustaría saber a qué bus se está subiendo. Con esa información podría saber que ese fue el bus que tuvo el accidente, y por transparencia el pasajero verá si sube o no.

Sobre las revisiones técnicas, en Chile, según el instructivo que tiene el Ministerio de Transportes, solo revisa un freno. En cambio, si se compara con el estándar español se aprecia que se revisan todos los tipos de frenos que tiene un bus actualmente, pues tienen cuatro tipos de frenos, aparte del que se conoce como el pedal, y eso en nuestro país no se revisa. También se revisa el estado de la rueda de repuesto, y si no está en condiciones, en la comunidad europea ese bus es rechazado.

También tenemos asociada una norma chilena que me gustaría que en algún momento se pudiese revisar. Esta norma apunta a todas las organizaciones que realizan inspección. Las plantas de revisión técnica en Chile no están bajo norma alguna, y específicamente la norma ISO 17.020, que se aplica a todos los órganos de inspección con independencia de la cantidad de empleados y de la extensión o del alcance de la actividad que desarrolla.

Haciendo referencia a las buenas prácticas mineras, quiero abordar lo que tiene Codelco. Por ejemplo, las exigencias para las empresas de buses que van a transportar

a sus trabajadores dentro de faenas. Obviamente, es larguísimo este procedimiento, pero uno de los puntos más destacados es el que impone que todo trabajador cuyas aptitudes físicas y psicológicas estén disminuidas debe informar de esta condición a su supervisor directo de inmediato y abstenerse de conducir cualquier tipo de vehículo.

Todo trabajador que se vea involucrado en un incidente que sea declarado como de tránsito deberá presentar un certificado médico de salud física y mental compatible, de fecha posterior al incidente, que certifique que el conductor se encuentra en óptimas condiciones.

Se exigen seis meses para ese certificado, o sea, cada seis meses el chofer tiene que ser evaluado tanto física como mentalmente.

Es obligación del conductor realizar una inspección del vehículo de transporte de personas o de carga antes del inicio de su jornada o turno de trabajo.

Los requisitos de la organización. Nuevamente hablan de la norma ISO 17.020: Toda modificación de un vehículo de transporte que implique cambios en su diseño original -por ejemplo, los que han sido refaccionados para transformarlos en buses de dos pisos- requerirá un certificado del fabricante o del representante legal de la marca u organismo de inspección acreditado bajo la norma ISO 17.020. Una nota: cualquier modificación no debe superar el peso bruto recomendado por el fabricante.

En los requisitos del vehículo de transporte, por ejemplo, la antigüedad. Aquí Codelco pide que para todo vehículo de transporte de personas y carga la antigüedad no podrá ser superior a cinco años o 1.000.000 de kilómetros,

y en caso que quiera mantenerse por 10 años más se exige evaluación técnica con certificación del fabricante legal de la marca de taller autorizado.

La siguiente lámina está asociada al horario de mayor siniestralidad en Chile. Por ejemplo, el horario de 07.00 a las 11.00 horas y de las 18.00 a 20.00 horas son los que están asociados a los momentos en que ocurren más accidentes.

Si se va a otras partes del mundo, por ejemplo, en ese horario los camiones tienen que circular solo por la pista derecha.

¿Por qué? A varios nos ha tocado que al ir en ruta vemos que un camión quiere adelantar a otro camión, probablemente los dos van a 60 kilómetros por hora, se acercan y comienzan a ocurrir choques por alcance.

Podría disminuir en gran proporción los accidentes que ocurren en ruta el poner un horario a los camiones y buses en los cuales puedan transitar y adelantar.

Señora Presidenta, esa es mi presentación.

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

La señora **JARA** (doña María Cristina).- Señora Presidenta, soy María Cristina Jara Girard, presidenta de la Agrupación de Víctimas de TurBus San Antonio. A mi lado está don Guillermo Hidalgo, vocero de la Agrupación de Víctimas TurBus Taltal, y Leslie Ceballos, madre y vocera de Justicia para Florencia.

Hoy quiero recordar algunas de las tragedias que han sido protagonizadas por empresas de transporte de pasajeros de nuestro país. Errores, negligencias y malas prácticas.

Quiero recordar la tragedia de Tinguiririca, el 17 de mayo de 2006; 26 fallecidos y 26 heridos. Empresa TurBus.

La maquina del accidente hacía el recorrido entre Talcahuano y Viña del Mar en la madrugada y cayó en la zona del río Tinguiririca quedando una parte bajo el agua.

El fiscal afirmó que en dos días previos a la tragedia el chofer tenía derecho a descansar ocho horas en cada uno de los días y solo descansó dos horas y media.

El Ministerio Público a través del fiscal regional argumentó que hubo una clara negligencia de parte del gerente general de TurBus, en ese entonces Jesús Díaz González, quien fue formalizado junto con el gerente de operaciones y el jefe nacional de operaciones.

Después de un debate la jueza de garantía acató la petición de la defensa de los imputados y se declaró incompetente, argumentando que las supuestas irregularidades por las que fueron formalizados los directivos -el no respeto de las normas laborales sobre el descanso del chofer- se cometieron en el lugar del trabajo, es decir, en Santiago, no en el lugar de la tragedia.

Al final, no fue una infracción a la normativa de la ley del Tránsito, aun cuando había normativa al respecto, sino a la normativa laboral, que son normas de protección a los trabajadores y en el caso también a los terceros.

normas de protección a los trabajadores y también a los terceros.

El procedimiento terminó con una suspensión condicional e indemnización a las familias. Al final, las personas siguen teniendo una intachable conducta anterior.

En la tragedia de Talagante, el 23 de noviembre de 2010, donde falleció mi marido, hubo 20 fallecidos y 16 heridos. Nuevamente empresa Turbus.

El Ministerio Público no cumplió la cadena de custodia de las piezas del bus, provocando que se robaran un neumático y otras piezas del bus que estaban a cargo de la fiscalía. No realizó las diligencias solicitadas oportunamente.

Nos obligaron a tener una suspensión condicional del procedimiento cuando luchamos por cinco años para no tenerla.

La Siat de Carabineros no perició los frenos ni la dirección y culpa al conductor de la tragedia, cuando siempre fue una falla mecánica.

La revisión técnica de 29 de marzo de 2010, en San Antonio, fue rechazada por holgura y tenía que ver con la barra de estabilización, brazos y rótula de la dirección, según el manual de procedimientos del transporte público de pasajeros. Pero el 7 de abril de 2010, la revisión técnica sale aprobada, cuando es muy difícil, por no decir imposible, que sea reparada en 8 días.

La tragedia de San Francisco de Mostazal, el 29 de julio de 2019, 6 fallecidos y 40 heridos; empresa Línea Azul. El bus tenía una placa patente correspondiente a una máquina dañada, que había protagonizado otra tragedia en agosto de 2010, con dos fallecidos y 30 heridos. Mantenía permisos de

circulación falsos, tenía cinturones de seguridad en mal estado, el panel de velocidad desconectado. La revisión técnica nunca vio la barra de estabilización con fisuras y óxido, tampoco la placa patente que no correspondía a la máquina. Según relatos, se demoró 15 minutos en pasar la revisión técnica.

La fiscalización a esta empresa, en el primer semestre de 2019, arrojó 57 por ciento de infracciones, cuando en el año anterior había sido de 30 a 35 por ciento. Al hacer la fiscalización a nadie le llamó la atención la diferencia que se produce en relación al porcentaje.

La tragedia de la cuesta Paposo, el 1 de diciembre de 2019, 21 fallecidos y 21 heridos, nuevamente empresa Turbus. El Ministerio Público está investigando y está en espera del peritaje de la Siat de Carabineros.

Según relatos de personas de Taltal en Santiago, la máquina había quedado en *panne* en Santiago unos días antes por problemas de balatas. Según los conductores de la misma empresa, el chofer tenía muy poca experiencia.

El camino de Antofagasta a Taltal es peligroso, tiene 41 kilómetros de cuesta y no cuenta con peraltes en las curvas cerradas. El lugar de la tragedia es un cementerio, lleva más de 32 fallecidos en el mismo lugar, sin contar con los lesionados.

Los buses de dos pisos no debieran circular por esa vía, debido a que cuentan con poca estabilidad, tienen solo eje delantero, usan neumáticos recauchados y cuentan con una escasa mantención. El exceso de velocidad en esta vía es diario.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Le vamos a pedir que precise para tener tiempo y escuchar a los demás expositores.

El señor **ILABACA**.- Señora Presidenta, esta presentación por lo menos la he escuchado dos o tres veces: acá y también en la comisión de Transportes.

Hoy fuimos citados específicamente para conocer una propuesta de proyecto de ley. Entonces, como queda poco tiempo -20 minutos-, le pediría que nos abocáramos a la propuesta, porque en definitiva la idea es avanzar y tener la propuesta concreta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Quiero precisar que la función esencial de esta comisión es ser investigadora; nos corresponde hacer seguimiento, averiguar y buscar los mecanismos que nos competen para informarnos respecto de lo que ha ocurrido y determinar las responsabilidades que hay por parte del Estado en este tipo de tragedias.

Para esos efectos, la semana pasada convocamos a las mismas agrupaciones: a la secretaria ejecutiva y a la gente de Fenabus, porque quedaron exposiciones pendientes. No obstante, también concordamos la idea de generar una propuesta de proyecto de ley. Pero, como les digo, quedó pendiente para hoy la exposición de la señora María Cristina Jara, presidenta de la agrupación de víctimas de Turbus, por eso la estamos escuchando.

A propósito de lo mismo, les pido que precisen más, porque necesitamos darle tiempo y tenemos que terminar a las diez.

Continúa con el uso de la palabra la señora María Cristina Jara.

La señora **JARA** (doña María Cristina).- Señora Presidenta, me quise referir a las tragedias precisamente porque son demasiadas, y aquí hay tragedias ocurridas por negligencia y malas prácticas de la empresa de transporte, entre las cuales están el uso de drogas, falta de descanso de los conductores y fallas mecánicas. Son demasiadas, por eso quise referirme a eso.

En sus manos tienen los antecedentes de un proyecto de ley y nuevas normativas de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Hoy iba a venir un abogado de esa facultad, pero lamentablemente no pudo hacerlo. Precisamente él iba a explicar todo este proyecto.

Yo solo podría exponerlo y resumirlo, pero ustedes lo tienen en sus carpetas.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Para no desenfocarnos de la temática, creo que es importante escuchar la exposición que ustedes tenían. Como bien dice, están las propuestas acá.

Tiene la palabra el señor Guillermo Hidalgo.

El señor **HIDALGO**.- Señora Presidenta, si bien este tema es conocido por varios miembros de esta comisión, nosotros pensamos que debiera estar la señora ministra en esta Mesa, porque es muy importante que las principales autoridades de nuestra nación conozcan lo que significa una tragedia de esta magnitud.

Yo quise retrotraerme a lo que planteé en la sesión anterior, porque también hay más miembros de esta comisión

que no estaban presentes la vez anterior, en ese sentido pido comprensión.

Nosotros estamos acá porque a través de las investigaciones que ustedes llevan como miembros de esta comisión, nos pueden dar la seguridad, a los familiares de las víctimas de la tragedia de Turbus en Taltal, y de los demás accidentes que han ocurrido a lo largo de nuestro país, que la mayor responsabilidad recae en la empresa Turbus, razón por la cual la comunidad de Taltal, que está todavía conmovida por esta horrible tragedia, necesita tener rápidamente la opinión de nuestros parlamentarios respecto de este tema. Es la razón por la que estoy aquí, como lo hace María Cristina y también nuestra amiga de la tragedia de la Línea Azul.

En cuanto a nuestra exposición, las personas que aparecen en la imagen son los fallecidos solo de la comuna de Taltal; 13 de los 21 fallecidos son de nuestra comuna.

Ustedes pueden ver la magnitud de la tragedia, el desbarrancamiento del bus.

La imagen muestra un matrimonio con su hija, quienes perdieron la vida en ese accidente.

También vemos a una madre con una niña de 15 años, y a Erick, de 9 años. La madre, Leslie, falleció también en ese accidente.

(Player 5)

la madre, de nombre Leslie, también falleció en ese accidente.

Quiero mostrar la otra imagen. Aquí aparecen Julio Acevedo, un trabajador minero, que también deja a su familia consternada; Leslie, exreina de Taltal, a una semana de recibir su título profesional fallece en este accidente; María Teresa Castillo, a una semana de recibir su título profesional también fallece en el accidente.

La imagen anterior muestra a una ciudadana venezolana que trabajaba en una empresa minera en Taltal; mi esposa, que está allí presente, también falleció, y obtuvimos la fotografía del auxiliar del bus. Son veintiuna las personas fallecidas y aquí solo aparecen trece.

Entonces, en esta oportunidad, por el tiempo que respetamos, quiero decirles que estamos acá, porque confiamos en la tarea de esta comisión de establecer leyes que permitan una mejor fiscalización a las empresas de buses que transitan por estas complejas rutas, como la cuesta de Paposo.

Nosotros, los taltalinos -soy taltalino, nacido y criado en Taltal-, hemos transitado toda la vida por esa ruta, y ustedes pueden preguntar si hay algún conductor de Taltal que haya tenido un accidente de esa magnitud.

Entonces, lo que corresponde hacer es que las empresas tengan la responsabilidad de poner maquinarias en condiciones y contratar choferes que estén realmente capacitados para conducir en ese tipo de rutas.

Para hacer breve mi intervención, solamente quiero decirles que, como parte de las familias de las víctimas y

representando la voz de los taltalinos, pido que se termine con el monopolio de Tur Bus en la comuna.

Como dije, son 21 kilómetros los que nos separan de la Ruta 5, que es lo que los taltalinos debemos recorrer para embarcarnos si queremos viajar hacia el sur de Chile; a la Ruta 5, 21 kilómetros, lo que significa un costo para el vehículo que va a trasladar a la persona hasta el cruce.

Conversando con el presidente de Fenabus, me señaló que están haciendo gestiones importantes para que otras empresas puedan llegar a Taltal, para trasladar a los taltalinos al norte o al sur del país, y terminar con el monopolio de TurBus, que ha ocasionado tantos accidentes a lo largo de nuestro país.

Señores miembros de la comisión, pido comprensión si hemos sido latosos en nuestra exposición. Lo hacemos con el dolor del alma, por lo que ha sucedido en el caso de Taltal y por todas las tragedias que han ocurrido a lo largo del país. Espero que hayamos sido un aporte para las decisiones que ustedes deben tomar.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Agradecemos a don Guillermo Hidalgo, quien, además de ser exalcalde de la comuna de Taltal, conoce este hecho desde la mirada del dolor, porque las víctimas de las tragedias tienen rostro, tienen familia.

Nosotros nos sentimos verdaderamente honrados de tener estos testimonios, porque si de algo sirve la labor pública es justamente para no generar una normativa o una fría ley, sino para hacerla carne, cuando eventualmente puedan haber responsabilidades de los organismos que deben garantizar a los ciudadanos de este país la seguridad adecuada. El

testimonio de ustedes es un elemento que a nosotros nos nutre.

Por último, queremos agradecer su presencia, porque Taltal no está a medio camino. Usted ha estado en la comisión en dos ocasiones, lo mismo que Leslie y María Cristina, así que, por favor, siéntanse con toda la comodidad y con todos los agradecimientos de esta comisión por sus testimonios.

De inmediato, ofrezco la palabra a Paula Flores.

Ella estuvo la semana pasada, pero quedamos cortos de tiempo y queremos escucharla. La semana antepasada hicimos algunas preguntas en relación con cómo se llevaban las habilitaciones y el número de buses en circulación; con qué se puede decir hoy respecto de este avance que debiera haber, porque lo que hemos escuchado en la comisión son solo expectativas de cambio. Hay proyectos para control de los conductores; para agilizar el control de las horas de conducción tecnificando el proceso, proyectos nos anunciaba la Inspección del Trabajo.

Hay que escuchar a nuestra invitada respecto de lo que aquí se ha mencionado, de cómo nos hacemos cargo de las certificaciones de las revisiones técnicas. Sé que están considerando que estén en línea, que se pueda hacer seguimiento a distancia a quienes se les otorga la revisión técnica. Es evidente que en estas materias hay falencias.

Con todo, también queremos escucharla en relación con otras temáticas de esta comisión.

Tiene la palabra la señora Paula Flores, secretaria ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, hay varias cosas que se han mencionado. Respecto de las revisiones técnicas, tal como se ha informado a la comisión, se está pasando de una fiscalización presencial a una remota, utilizando las cámaras instaladas en los establecimientos.

Quiero comentarles que ayer se partió en la Región de O'Higgins, donde se solicitó a todas las plantas dar acceso a sus cámaras al Ministerio de Transportes, para fiscalizar de forma remota y no presencial. Ese proceso se está llevando a cabo. Ayer vencía el plazo para que nos dieran acceso.

Ahora, no todas las plantas nos dieron acceso, así que ahora los secretarios regionales van a tener que iniciar procesos sancionatorios por no haber dado cumplimiento a esa exigencia que se les hizo.

Luego de tener este proceso en la Región de O'Higgins, vamos a ir avanzando con el resto de las regiones por la vía de establecer calendarios en función de la experiencia que tengamos con O'Higgins.

Como dije, ayer venció el plazo. No todos entregaron su acceso, pero ahora vienen los procesos que los seremis de Transportes tienen que hacer contra estos concesionarios por no haber dado acceso.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- ¿Hay multas por no dar acceso?

La señora **FLORES** (doña Paula).- Es un proceso administrativo, que está regulado por el decreto supremo N° 156 y también en las bases de licitación, pero no tengo información de cuál sería la sanción específica. Como les

digo, más que la sanción, el ministerio quiere dar una señal. Los procesos se van a realizar, se van a aplicar todas las multas que correspondan o cobro de boletas, en el caso que corresponda, porque lo que queremos es pasar a una fiscalización remota. Dado el gran número de fiscalizaciones que se realizan en las plantas de revisión técnica, lo que vemos es que cada vez que están presentes los inspectores, los procesos se hacen sin problemas.

Por eso, nuestro objetivo es pasar a una revisión técnica, en que los concesionarios no sepan qué planta estamos fiscalizando, ni qué línea, ni en qué horario. Ese es el objetivo, asegurarnos de que ellos hagan las cosas bien, siempre, y no solo cuando estén los inspectores presentes.

Respecto de las horas de conducción, tuvimos la presentación de la Dirección del Trabajo en la comisión. Nosotros también nos acercamos a ellos, para entender un poco cuál va a ser el cambio normativo, porque, tal como se informó en esta comisión, en agosto debería haber cambios respecto de la forma en que se acrediten estas horas de conducción, horas de descanso, que es un tema que está trabajando la Dirección del Trabajo.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Sería bueno contar con la calendarización de la fiscalización a distancia, sobre todo en regiones, porque me parece gravísimo que si en las bases de licitación se estipula que deben conectarse a este mecanismo y no lo hacen, llama la atención que no quieran hacerlo. Desde luego, uno presume que hay algo no quieren informar y, segundo, que siguen realizando revisiones técnicas sin tener esa condicionante, lo que me parece que riesgoso para todo tipo vehículos, sea

particulares, de carga, de transportes, etcétera. Entonces, sería interesante contar con esa información.

Tiene la palabra el diputado Marcos Ilabaca.

El señor **ILABACA**.- Señora Presidenta, quiero informar un par de cosas.

Primero, quiero manifestar mi preocupación por esto de las plantas de revisión técnica y la necesidad de trabajar en esta materia. Por eso, estaba tan interesado en la propuesta, porque ya todos hemos hecho carne o sabemos el dolor y sufrimiento que han implicado los accidentes que permanentemente han ocurrido, en particular en los vehículos de transporte interurbano.

Por eso, es necesario ir tomando medidas y, lamentablemente, esas medidas, dentro de la Cámara de Diputados y en las comisiones investigadoras, son determinar si el Estado tuvo responsabilidad dentro de este proceso, y si la tuvo, buscar los medios a través de nuestras herramientas legales, que es la legislación, en pos de que esto no siga ocurriendo.

Por eso, en lo particular, me interesaba mucho, pero también quiero contarles algo que ya les conté a ustedes.

pero también contarles algo que ya les conté a ustedes, presenté un proyecto de ley, aproximadamente, hace dos meses respecto de este tema, el cual dice relación con determinar la primera obligación de fiscalización, atendido que el Estado no va a poder llevar adelante el proceso de fiscalización tan exhaustivo por un tema de dotación, por un tema humano, que debe ser la empresa la primera responsable, incluso, penal, respecto de cada uno de los problemas que puede presentar su infraestructura y en particular su vehículo.

¿Qué significa eso? Que de acuerdo con el proyecto de ley que presentamos, respecto del cual le pedí al presidente de la Comisión de Transportes que lo pusiera en tabla y lo logré, está en tabla, ¿qué dice el proyecto en particular? Señor empresario, si existe cualquier problema con sus buses, usted es el responsable. Problemas de neumáticos, problemas de mantención, problemas de cumplimiento de horario en cuanto al descanso de sus choferes, problemas de adulteración de patentes de los vehículos, utilización fraudulenta, frente a todo eso usted va a tener responsabilidad. Eso se dice en el proyecto.

¿Eso cómo se hace? Por lo menos, en la teoría que estamos planteando. Hoy día tenemos en nuestro país la ley de Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas, y en esa ley vamos a obligar, o sea, eso es lo que espero que se discuta y se vote, y por eso también esperamos que el Ejecutivo en definitiva también nos ayude patrocinando este proyecto, que se establezca un encargado de seguridad al interior de la empresa, una persona contratada

específicamente para este tema, que verifique los controles de seguridad y que lleve adelante el proceso de fiscalización al interior de la empresa.

¿Qué sucede generalmente cuando ocurren estos accidentes? Se corta el hilo por lo más delgado. ¿Quiénes son los que sufren? Obviamente, los pasajeros que han sufrido algún tipo de lesión o muerte, la familia de ellos y muchas veces el chofer o el mecánico.

Entonces, lo que buscamos hoy día es que sea la empresa como tal la primera fiscalizadora del correcto mantenimiento de sus vehículos, que es hacia donde debemos estar apuntando. Contarles eso más que nada, porque espero que este proyecto avance y en definitiva establezcamos que sean las empresas las primeras responsables, las primeras fiscalizadoras en cumplir estrictamente la normativa.

Gracias, Presidenta.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- No sé si la encargada de Conaset quiere agregar algo a propósito de las cifras de los accidentes y las constataciones de las causas que hemos escuchado en esta comisión, en que hay un alto número de aquello que se entiende han sido producidos por fallas humanas, que es en lo que han insistido, pero también fallan las maquinarias y queremos escuchar su opinión, si tiene algo que mencionar.

Tiene la palabra la señora Johanna Vollrath.

La señora **VOLLRATH** (doña Johanna).- Señora Presidenta, en primer lugar, quiero saludar a las familias de víctimas que han venido hoy. Dos de ellos, Leslie y Guillermo vinieron desde lejos, así que agradezco la presencia y quiero manifestar el interés por parte del Ministerio de

Transportes y Conaset, en particular, de trabajar en conjunto propuestas de mejoras. Hemos estado en contacto con María Cristina desde hace mucho tiempo y de hecho tenemos una mesa de trabajo en Conaset que está hace más de seis años trabajando en conjunto con familias de víctimas, buscando formas para mejorar la normativa y legislación, así que también quiero invitar a Leslie y a don Guillermo a trabajar con nosotros en propuestas de mejoras y en este sentido para nosotros los números que lamentablemente siguen existiendo de fallecidos en accidentes de tránsito o siniestros de tránsito para nosotros no son números, sino que son personas, tienen caras, son más que números, son personas.

Así que manifestar ese interés e invitarlos a trabajar con nosotros en esas propuestas. Conocemos las propuestas de ley de cada uno, en este caso de Leslie y de María Cristina e invitarlos a trabajar con nosotros.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Le quiero dar la palabra a la señora Leslie Ceballos antes de terminar, nos quedan como dos minutos, y pedirles -no sé si es posible, la semana pasada procedimos de esa manera- ir a la Sala a dar *quorum* y luego volver, tal vez, para que en unos 15 o 20 minutos a fin de poder terminar las consultas. Nos parece importante y si los diputados así lo estiman para que pudiéramos retomar.

Tiene la palabra la señora Leslie Ceballos.

La señora **CEBALLOS** (doña Leslie).- Señora Presidenta, primero que todo quiero pedir disculpas por el retraso, la verdad es que el transfer se demoró, vengo de Temuco.

Yo soy mamá de Florencia, la menor fallecida en el accidente de Buses Línea Azul. Ella falleció con su

abuelita, como lo dije en la sesión anterior, en el contexto de vacaciones de invierno, donde debería haber una mayor fiscalización por parte del Ministerio de Transportes, que no la hubo, sin embargo, estamos acá reunidos para poder hacer alguna mejora porque creemos en la comisión, creemos en usted, creemos en el grupo de trabajo.

Me gustaría hacer una pregunta a la señora Paula Flores. El seremi de Transportes de la Región de La Araucanía, el señor Luis Calderón, no tenía idea del accidente que le ocurrió a mi hija. Me reuní con él en una radio donde me entrevistaron y él estaba antes ahí, por ende me tocó esperar y cuando él salió de muy buena manera me acerqué a él y le dije soy tal persona, me gustaría tener una audiencia con usted y me dijo: sabes qué no tengo idea de lo que me estás hablando, no tengo idea que había gente muerta de la Región de La Araucanía. Yo también perdí un sobrino hace tres años en Pucón.

O sea, ¡perdón! Eso no es una respuesta de un seremi de Transportes, que es la cara visible del ministerio. Entonces, yo le hago un llamado a nuestra ministra, que me hubiera gustado verla acá presente, porque a la gente que tiene trabajando en la Región de La Araucanía es una persona totalmente poco empática, ni siquiera tuvo la deferencia de tomar mi teléfono y devolverme el llamado. Solo eso.

Yo hablo desde el dolor de mamá, no tengo números, no tengo estadísticas, hablo desde el dolor de madre. Yo perdí a mi hija hace cinco meses y un par de días y ese es mi dolor, lo único que yo espero es justicia, que se cree una ley, que en su honor se llame Florencia, porque he luchado todo este tiempo para eso. No he descansado un solo día

para lograr justicia y si yo estoy aquí es porque algo he logrado.

Muchas gracias.

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

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Bueno, tenemos permiso de la Sala para funcionar en paralelo.

Tiene la palabra el presidente de Fenabus, señor Marcos Carter, por si quiere agregar algo en relación con lo que se ha expuesto o formular alguna consulta, puesto que ahora está el encargado del ministerio a propósito del programa.

El señor **CARTER**.- Señora Presidenta, nosotros en la sesión anterior hicimos nuestra presentación y expusimos los planes de trabajo a futuro que están casi terminados. Por el tiempo, el abogado dará algunas explicaciones de lo que estamos haciendo

explicaciones de lo que estamos haciendo.

Los felicito nuevamente. Me conmueve mucho todo lo que ocurre. Ustedes entiendan que uno, como dirigente de un gremio,... y pasan estas cosas supertristes. Hay muchas cosas fuertes Y en realidad no hay palabras, no hay respuestas, solamente encogerse de hombros. A veces me toca enfrentar casos, que son muy pocos, porque son regionales. A veces también hay problemas. La misma gente está en un estado de *shock*. Al enfrentar un caso así solamente uno trata de llegar a contener nada más, y en ese caso están las empresas que son las que tienen que enfrentar el tema total.

Así que la felicito, Presidenta, porque ha tenido esta iniciativa. El transporte de pasajeros en el país es supernecesario, por los años que yo tengo como dirigente, y no es de ahora, sino que tiene que escucharse, tiene que hacerse lo que usted está haciendo.

Aquí lamentablemente han pasado muchos años y son pocas veces que uno viene para acá. Uno viene para acá a veces a puro pelear proyectos, pero esto que usted está haciendo.. Es primera vez que yo vengo a una comisión para ver esto que ocurre, porque hay hartas cosas. Aquí se nombraron varias cosas, como las plantas de revisión técnica, como los seremi, que hay falencias, el tema de los años de antigüedad, también todos esos temas, años por años.. Le doy un ejemplo. El año 92 yo fui el primero que pidió que se acabara el humo en las ciudades y logré solamente que le dejaran cero años a los buses rurales de Santiago, y son los más castigados que hay en el país. Cero aporte del Ministerio de Transportes. Entonces, cuando uno ve esto.. Yo lamento que no haya estado la ministra. A mí me habría gustado que estuviera ella aquí, porque el punto nuestro es

que estamos en una posición que queremos ayudar, como dijimos anteriormente.

El proyecto el abogado lo tiene aquí. La iniciativa nuestra, que nos comprometimos con ella, y ella tuvo muy buena iniciativa de hacerlo, y se lo vamos a entregar con el Consejo Nacional de Transporte que tenemos con los camiones y los buses, porque queremos arreglar el tema de la seguridad de las carreteras.

En eso, hemos tenido una muy buena acogida con el presidente de Conaset. Ha sido positiva su llegada, porque con el anterior no tuvo llegada. Entonces, cuando usted ve que Conaset dice... Se habla Conaset, sale en todas las portadas, y resulta que sirve para las portadas, sirve para la televisión, pero en la realidad no es ese el trabajo. El trabajo de ellos es... A usted la conozco desde hace unos años, usted fue a nuestra sede... Yo creo que ese es el trabajo en conjunto que tenemos que hacer a futuro, y como usted lo dijo al principio.

Entonces, cuando uno requiere de estas cosas, yo creo que esto va de la mano, pero cuando ocurren los accidentes es ingrato. Ahí viene la parte superdolorosa, a veces lo escondemos todo y cualquier cosa que pasa, se tapa el problema, y el problema se tapa en los medios y paró el tema.

Entonces, yo creo que todas estas reuniones que se están haciendo, ahora sé que esto viene de antes, que están haciendo reuniones por lo que escucho.

Me alegra harto que estemos invitados nuevamente, a escuchar ahora. Nosotros solamente queremos aportar, queremos seguir escalando, colocarnos a la altura de los

aviones, que tengamos un ente fiscalizador como las líneas aéreas, como la DGAC.

No podemos estar todo el tiempo molestando a la ministra para problemas. Nosotros tenemos un ente regulador que nos esté mirando, que nos esté viendo como funcionamos. Aquí nombré cosas de Europa. Yo fui presidente iberoamericano en el transporte en Europa. Imagínese que fueron todas las autoridades a inaugurar cuando yo asumí, y resulta que esto después se va al olvido.

Yo no soy de portada. A mí me gusta hacer las cosas callado, pero cuando me toca, grito, y ahí caigo mal a veces, porque las cosas las digo, y a veces las puedo decir de una forma o las digo de una forma muy fuerte. Entonces, ahí ya no hay empatía con uno.

Entonces, quiero decir que estamos abiertos. Aquí la parte de los seremi... Hay que ver el tema de los seremi en el país, en general. Hay que hacer reuniones con los seremi, que se hagan en Santiago o donde sea, pero que estemos participando nosotros, los operadores; que conozcamos bien al seremi, como se hacía antiguamente. Se hacían unas reuniones y se convocaba a todos los seremi, e invitaban a ciertos gremios a estar presentes para escuchar e intercambiar cosas. Todo eso se pierde.

Entonces, creo que en las plantas de revisión técnica pasa lo mismo. Las plantas, a nivel de regiones, como lo dijo la señora Paula Flores... Tiene toda la razón. Aquí hay un problema superdelicado. Las plantas en regiones son distintas a las que hay en la Región Metropolitana, y eso que la Región Metropolitana se arregló un poco, pero yo sigo viendo...

¿Por qué lo digo? Porque la mayoría de las empresas trata de hacer revisiones en las regiones, donde buscan lo que sea más fácil, y ahí es donde entramos en un tema...

Me alegro y felicito a la ministra que hagan estas fiscalizaciones, que son automatizadas, para ver qué ocurre en esa planta y qué ocurre con... Pero yo quiero que esto sea con todo. Yo quiero ser claro en esto.

El tema del Transantiago igual. Tiene que cumplir igual, al máximo en todo. No puede ser que haya buses antiguos que sigan circulando, y que no cumplan con las normas de emisión y sigan funcionando, y resulta que hay otros que los hacen tener cero años.

Entonces, nosotros en ese aspecto estamos abiertos y le digo con todo dolor a las familias presentes, por lo que ha ocurrido, estamos en eso de operar, de ayudar y, al contrario, nosotros queremos...

El gremio, el directorio, el viernes ya tomamos... Este documento se lo vamos a hacer llegar a usted, Presidenta, y se lo vamos a entregar a la ministra, pero eso lo vamos a hacer con Consejo de Camiones, lo vamos a hacer público. No lo vamos a hacer en privado, para que la gente sepa que los buses que están asociados a nuestra federación... Nosotros tomamos una decisión seriamente de que el estándar no va a ser del año 92. O sea, estamos con un decreto que quedó arcaico, hay muchas cosas que tienen falencias, y nosotros queremos que esto se suba al estándar que corresponda.

En Europa un bus puede tener 25 o 30 años, y si el bus está en óptimas condiciones, el bus trabaja, pero yo creo que Europa es un cambio mental, tienen otra mentalidad, ellos tienen otro régimen para trabajar, pero aquí el estándar de los buses a nivel de país... No puede ser que

haya diferencias, que en la región sean 25 años. Esto tiene que ser igual para todo el país. No puede ser gente que viaje en un bus de primera clase, independiente de que sea urbano o rural, porque igual ocupan los buses rurales la carretera, hasta 200 kilómetros. O sea, igual andan por la carretera, donde andan todos los buses de alta velocidad.

Por eso, esto tiene que mirarse con hartó cuidado y cuando tomemos decisiones también tengamos participación para poder escuchar y saber lo que ustedes quieren hacer a futuro.

Para nosotros es muy importante y les agradezco a todos. Esta mesa es muy importante para la seguridad de todos los usuarios que van a viajar en buses y queremos dar tranquilidad a nuestros usuarios.

darle una tranquilidad a nuestros usuarios.

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

Quiero precisar que el objetivo de esta comisión, como se ha recalado, es investigar las responsabilidades de los órganos de la administración que deben fiscalizar el estado mecánico de buses de transporte interurbano de pasajeros y a los operadores de las Plantas de Revisión Técnica que certifican a esos vehículos.

Pero a propósito del diagnóstico, aquí se han planteado preguntas y una evaluación actualizada de la variante transporte público interurbano en el país, donde son evidentes las falencias históricas y las situaciones que como Estado no hemos sido capaces de frenar ni de disminuir, por lo cual el riesgo sigue latente, con su secuela de accidentabilidad de buses interurbanos y de víctimas fatales.

En definitiva, pareciera ser que el componente transporte público interurbano sigue siendo todavía un mundo donde intervienen muchos actores y hay pocas señales de cambio. Lo digo porque la semana pasada el ministerio informó, por ejemplo, la razón de por qué se hace la distinción entre la cantidad de años que se exige a un bus interurbano en la capital y en el resto de las regiones. Hablamos de un diagnóstico especializado de todas estas cifras, con el fin de generar propuestas que nos sirvan para determinar, por un lado, qué hacer y, por otro, señalar con precisión dónde están las problemáticas mayores, que serían la carta de navegación de cualquier ministerio. Por eso consulto al ministerio si existe o no ese estudio.

Respecto de Conaset, también me hago cargo, porque de su secretaria ejecutiva hemos sabido que hay una mesa de trabajo, pero cuáles son los avances y qué responsabilidades han determinado, porque aquí también hay que hacer autocrítica. Entonces, qué propuestas de cambios tienen y en qué están trabajando para evitar esta alta tasa de accidentabilidad con resultados fatales.

Asimismo, cabe preguntar a las representantes del Ejecutivo cómo se comunican las víctimas con las empresas luego de los accidentes; qué apoyo hay desde el ministerio, qué herramientas judiciales tienen los usuarios, en fin,

porque, por ejemplo, el seremi de Transportes de Ñuble no dijo nada en el accidente del Línea Azul, donde hubo documentación falsa y revisiones técnicas adulteradas. Entonces, dónde están las fiscalizaciones. Las fiscalizaciones se deben realizar antes, no después del accidente.

¿Cómo es posible que en una ciudad donde la empresa principal de la región está cruzando la calle, para verificar que las máquinas estén en perfecto estado, no se hagan los controles necesarios, máxime si había denuncias? ¿En qué se traduce la fiscalización de los seremi en esta área? ¿Qué evaluación hacen ustedes? Eso es importante también.

Creo que ese diagnóstico no nos corresponde a nosotros, no tenemos esa tarea, pero sí consultarles sobre las responsabilidades jerárquicas, de modo de entender si los seremi están habilitados para ejercer un rubro tan relevante y tan diverso como es transporte. Claro, porque alguien podría decir que el seremi es excelente, hizo lo que tenía que hacer; o que no había más que hacer, que las fiscalizaciones se hicieron; que los buses vulneraron de tal manera que nadie se dio cuenta; en toda la cadena nadie pudo deducir que el bus no era el que correspondía; siempre tuvo una conducta intachable; lo controlamos mil veces, no había manera, en fin. Entonces, uno podría entender que se está haciendo bien.

Pero en este caso no es así, porque hay antecedentes evidentes. Por eso invitamos a la ministra, que ha venido una vez a esta comisión. En consecuencia, vamos a reiterarle la invitación, porque es muy importante que asista.

Estuve con ella el martes, a propósito de una reunión de ferrocarriles, y le pregunté a su asesora, quien me dijo que iba a venir, por eso quedamos confiados en eso. Pero probablemente tuvo inconvenientes por una comisión en Santiago.

Respecto de los buses, hemos invitado al presidente de la Federación Nacional de Trabajadores de Buses Interurbanos, quien nos ha confirmado en cuatro ocasiones, pero antes de venir se excusa.

Entonces, creo que ahí también hay una falencia que debemos averiguar.

Tiene la palabra el señor Guillermo Hidalgo.

El señor **HIDALGO**.- Señora Presidenta, respecto de lo que acaba de mencionar, la importancia para nosotros, como familias afectadas, es que hubiese estado la ministra, porque la comunidad queda en duda por su inasistencia a esta comisión, ya que fue invitada la sesión anterior y hoy nuevamente estaba considerada.

Entonces, podemos entender que ella tiene otras ocupaciones, pero era muy importante para nosotros que la señora ministra tomara conocimiento del drama que estamos viviendo las familias y para ver qué medidas puede tomar el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, porque hay un tema que tiene que ver con las zonas oscuras, pues donde fue el accidente no había cómo comunicarse. Son temas relevantes, por eso digo que genera dudas, porque hemos averiguado que la señora ministra fue trabajadora de Turbus. Entonces, con mayor razón empiezan las dudas, y su presencia podría disipar esas dudas.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- A nosotros nos compete citarla, lo que hace obligatoria su asistencia. Ella se ha excusado, pero vamos a insistir en la citación.

Ahora, dentro de las competencias de la Cámara de Diputados está la posibilidad de acusar constitucionalmente a un ministro de Estado que no asista a una sesión. No queremos llegar a eso, pero es necesario que se respeten las instancias del Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo, que tienen competencias muy distintas y acotadas.

Por tanto, pido a los encargados del Ejecutivo que nos confirmen la posibilidad de citarla para el primer lunes de marzo. Tenemos competencia para hacerlo.

Tiene la palabra la señora Paula Flores.

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

(player 9)

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, respecto de la ministra, ella efectivamente quería estar presente, pero fue citada, tal como se señaló al principio, a una comisión en Santiago, pero ella compromete su asistencia para la primera semana de marzo, cuando, tal como usted lo ha dicho, señora Presidenta, se retome el trabajo de esta comisión.

Para todas las preguntas que se hicieron, nos vamos con la misión de preparar todas las respuestas y, a lo mejor, será la ministra quien las entregue, como el diagnóstico especializado que consultan; los avances que ha tenido Conaset en el trabajo con los familiares de las víctimas de siniestros de tránsito, etcétera.

Respecto de las fiscalizaciones, tal como señalaron, se publica un *ranking* semestral de infracciones cursadas a empresas de buses interurbanos, en el que la empresa Línea Azul, es la última que aparece, porque está suspendida, como parte de las medidas que adoptó el ministerio producto de los hechos, toda vez que no solamente, insisto, se detectaron faltas a la Ley de Tránsito, para lo que están facultados los inspectores del Ministerio de Transportes para actuar, sino que también hubo delitos.

La señorita **ÁLVAREZ**, (doña Jenny).- ¡Actos criminales!

La señora **FLORES** (doña Paula).- Aquí hubo delitos y, por eso, el fiscal tomó las acciones que tomó y hay personas están detenidas, personas que están presas. Por eso, el ministerio, en estas circunstancias, suspendió a la empresa completa, no solamente el bus que estuvo involucrado en el hecho, sino que a la empresa de buses interurbano. Pero también está suspendido el servicio rural, determinación que tomaron los secretarios regionales producto de la información.

Efectivamente, antes del accidente, esta empresa aparece con un 57 por ciento de tasa de infracción, lo que significa que un poco más de la mitad de los controles que se hicieron terminaron con una infracción de tránsito, que es una falta. También, un mes antes, aproximadamente, dos buses de esta empresa fueron sorprendidos con permisos de

circulación falsos, lo que también fue puesto en conocimiento de la fiscalía, porque son delitos, insisto.

Y los secretarios regionales tienen conocimiento de todas esas infracciones, y se han aplicado los procesos administrativos. A lo mejor, ahí hay que traer el detalle de lo que hicieron con esa información los secretarios regionales.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Señora Paula, sobre la materia, la ministra nos dio una extensa explicación; ustedes trajeron datos, etcétera, Y, justamente, se constata que en el caso de ese accidente había habido infracciones de este tipo. Por eso, le pregunto derechamente qué acciones se tomaron en contra del seremi. ¿Él sigue en sus funciones? ¿Se generó alguna sanción? ¿Hay alguna revisión, porque es obvio que hubo una deficiencia manifiesta?

Tiene la palabra la diputada Jenny Álvarez.

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señora Presidenta, llama la atención la cantidad de gestiones que se hicieron, pero qué pasa con la empresa Turbus, por qué no se ha actuado siempre de la misma forma y se ha llegado a resultados como estos, me refiero a sancionar a la empresa. Aquí nos han presentado muchos más antecedentes, muchos más muertos, muchos más años; entonces, nos surge la misma duda que nos acaba de plantear nuestro exalcalde de Taltal, don Guillermo Hidalgo.

Por lo tanto, esperamos que la ministra venga a contarnos qué pasa con esa empresa, porque sentimos que por años ha tenido una protección especial, ¡por años! Lo digo así, porque esto lo venimos viendo desde hace tiempo.

Gracias, señora Presidenta.

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

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, por su intermedio, lo sumamos a la información que vamos a traer.

Entonces, para resumir, serían las sanciones aplicadas a la empresa Línea Azul, antes del accidente, y a Turbus.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Sí, pero también queremos saber -y voy a ser más precisa- si tomaron alguna medida administrativa o, eventualmente, política -los seremi son entes políticos, al igual que la ministra- en contra del seremi de la Región de Ñuble o respecto de los seremi de las distintas regiones en donde han ocurrido estos accidentes?

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, la ministra ya respondió en su minuto y no creo que me corresponda a mí, pero vamos a transmitir la información.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- La ministra no hizo referencia a ese punto, yo lo hago ahora e insistimos en eso, para que lo lleve y lo puedan traer, porque es importante.

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

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

La señora **CEBALLOS** (doña Leslie).- Señora Presidenta, mi hija Florencia tenía 9 años. Hago este alcance, porque quiero saber por qué a un bus no se le exige el mismo cinturón de seguridad o el alizador que se les exige a los autos. Sabemos que en un auto cualquiera, dependiendo de la

edad del menor que va a ser trasladado, nos exigen una silla, nos exigen un alzador; sin embargo, en un bus no se exige ninguno de estos elementos, versus un niño que pesa 20 kilos a un adulto que pesa 85 kilos.

Lo planteo como inquietud, quiero saber la respuesta, por qué a nosotros, la gente que se moviliza en auto particulares, se nos exige, nos pasan parte por no cumplir con la norma y, sin embargo, los buses viajan con el mismo cinturón de seguridad que ocupa usted, que ocupó yo y el que ocupó mi hija de 9 años.

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

La señorita **ÁLVAREZ** (doña Jenny).- Señora Presidenta, a nosotros nos tocó legislar en el período anterior sobre esta ley de la silla y los alzadores, y este fue un tema que nos quedó pendiente, pero había que avanzar con algo, ya que era muy complejo determinar el transporte público con estas medidas.

Sin embargo, a pesar de aquello, las cifras exigiendo estos mecanismos en los vehículos particulares ya disminuyeron muchísimo. Hay mucha irresponsabilidad todavía, hay que decirlo, de la gente que circula con niños en las ventanas, en los brazos en el asiento del acompañante y es un tema que, sin lugar a dudas, está pendiente.

La señora **CEBALLOS** (doña Leslie).- Estoy totalmente de acuerdo con que la cifra bajó, porque lo estudié, pero creo que debería haber un sistema que regulara eso, o sea, que el cinturón fuese adaptable doblemente, porque no podemos exigir que los primeros diez asientos sean para los niños, porque, como es lógico, tienen que ir con sus papás, pero

que los 51 asientos del bus, todos, tengan la misma capacidad de seguridad.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- En materia de seguridad debiéramos ser cada vez más exigentes, porque ya la velocidad no es la misma de antes, hoy tenemos las vías exclusivas, etcétera. Uno se pregunta cómo en otros países los buses circulan por una sola vía y nadie se puede mover de esa vía, tienen un control de seguridad y de velocidad que es estricto. Entonces, esas medidas, por supuesto, deben generarse.

Ahora, lo que me llama la atención, y sigo insistiendo, que aún seguimos manteniendo el *status quo*, que no generemos los cambios y que, además, no escuchemos propuestas.

Quiero ser sincera, en seis sesiones hemos formulado preguntas precisas, o sea, desde si es que hay un diagnóstico; desde si el número de buses que circula corresponde estrictamente a los que están habilitados o si hay más buses circulando y menos buses habilitados.

Cómo está el tema de la fiscalización respecto de los buses pirata y qué pasa con el control de los conductores, son otras de las tantas preguntas precisas. Tenemos la expectativa de terminar con la tarjetita y con toda esa historia, pero hoy se movilizan miles de personas, millones de personas y nos quedamos en compás de espera.

Creo que el tiempo avanza, la necesidad es urgente y no creo -perdónenme los colegas, hablo por mí, como diputada, no como Presidenta- sentirme complacida con las respuestas que se nos han dado.

Turno 10

complacida con las respuestas que he escuchado.

Entonces, siento que es el momento, Paula, es el momento, señora Vollrath, de la Conaset, que nosotros nos hagamos cargo. Estamos en una Cámara donde la gente no solo nos exige, porque somos diputados, sino porque el Estado tiene un deber, una responsabilidad política, administrativa, de gestión, de recursos que no son pocos.

Entonces, creo que es sumamente importante, porque si ustedes me dicen: "¿cuál es el resultado de la comisión investigadora?". Saben qué, el resultado de la comisión investigadora es que, capaz estoy siendo muy acelerada, no hay respuesta eficiente del Estado, por ejemplo. ¿Por qué razón? Tenemos regulación que no ha sido actualizada; protocolos que se vulneran; fiscalización deficiente; plantas de revisión técnica que no se adecuan a la legislación, porque están abiertas, que hoy tenemos que monitorearlas en línea, porque tenemos este resultado, pero resulta que voy hoy a sacar la revisión técnica y está ahí, habilitada.

Entonces, la pregunta es quién se responsabiliza de qué.

No es lógico que, como país, como Estado, como Poder Legislativo, en el caso nuestro, no tengamos una respuesta para ello.

No se condice que tengamos miles de muertes y que sigamos manteniendo un sistema de lo mismo que hacemos hace cinco, 10 años, con proyectos y propuestas a futuro.

Hoy, creo que el país nos exige más que eso, creo que nadie de los que estamos acá estamos por hacer más de lo mismo, y esta comisión investigadora tiene que tomar las conclusiones y tiene que generar las respuestas.

Entonces, Paula, les encomiendo que, por favor, nos hagan posible dilucidar e investigar en las condiciones que nosotros creemos que es necesario.

No es aceptable, también, que tengamos que citar a una ministra de Estado, no es aceptable.

Yo solo quiero plantearlo, pero quiero que ustedes lo tomen también y que nosotros generemos, de alguna manera, las respuestas adecuadas, que la hemos formulado con total precisión y que la necesitamos para generar un informe y para salir, como corresponde, dando una respuesta al menos de lo que a nosotros nos convoca como Poder Legislativo.

Tiene la palabra, señora Flores.

La señora **FLORES** (doña Paula).- Señora Presidenta, tal como se ha señalado en todas estas sesiones en las que hemos estado participando, el ministerio sí ha tomado acciones.

Se dijo en la sesión pasada, respecto de la SIAT de Carabineros, cuáles han sido las causas, después de la investigación, de varios de estos accidentes, temas que se han tomado para proponer proyectos de ley.

Tal como lo dije en la sesión pasada, hay un proyecto de ley que se está tramitando, bastante avanzado, que tiene

que ver con el control de la velocidad, porque ha sido causa de varios accidentes el exceso de velocidad.

El descanso, las horas de conducción de los conductores también es un tema que la Dirección del Trabajo ha tomado. Se dictó una normativa que entra en vigencia en agosto de este año sobre la materia y se están haciendo los ajustes para que, efectivamente, haya un mejor control de ese ámbito de choferes de buses interurbanos.

Por lo tanto, no es que no se haya hecho nada. Eso es importante dejarlo superclaro. La ministra ha estado pendiente de lo que se ha realizado en esta comisión.

Respecto del estudio, del diagnóstico que se pregunta, es algo que el ministerio está mirando en este minuto. Fue una consulta que se hizo en la sesión pasada, también en este alargue de sesión.

Además, respecto del registro de buses interurbanos, se consultó cuáles son los que están funcionando o cuáles no. Hay una actualización a diciembre del año pasado que se hace habitualmente, porque los buses tienen obligación de obtener autorización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A diciembre del año pasado, el número de buses interurbanos bajó más de 300 buses respecto de mediados del 2019 que terminó en 4.900 más o menos, que son los buses habilitados y prestando servicios a lo largo de todo el país. Tienen una antigüedad promedio de 6,8 años, información que también se entregó en esta comisión.

Podemos dar detalles más específicos en la próxima oportunidad, hacer un análisis, por ejemplo, de cuáles son las antigüedades región a región, pero hay que tomar en

consideración que los buses interurbanos pueden andar por todo Chile, a pesar de que se inscriben en una región específica. Por ello, el análisis que hagamos respecto de las inscripciones tiene que ver solo con las inscripciones y no necesariamente con la prestación del servicio, porque, insisto, pueden circular a lo largo de todo el país.

Nos llevamos, señora Presidenta, nuevamente, todas las consultas, pero la verdad es que no quiero que quede como una sensación de que el ministerio no se ha preocupado, porque no ha sido así.

Como dije, una de las causas que más se repite en los accidentes de tránsito tiene que ver con la velocidad. Para ello, el ministerio lleva bastantes años tramitando un proyecto de ley acá. Hoy, estamos bastante contentos, porque ha tenido un avance realmente importante.

Queremos y esperamos -en verdad, esperamos- que el proyecto salga lo antes posible, porque tal como ha pasado en Europa, donde este proyecto se ha aprobado y ha empezado a funcionar, el número de víctimas fatales ha bajado al menos 50 por ciento. Nosotros vamos en esa línea.

Por eso es que también pedimos la celeridad en la tramitación de ese proyecto de ley para que podamos implementarlo lo más rápido posible.

Respecto de las horas de conducción, los tiempos de descanso -insisto-, que también es parte de las causas de los accidentes de tránsito en buses interurbanos. En ese sentido, la Dirección del Trabajo hizo su presentación hace dos sesiones, señaló los avances que ha tenido y nos informó que en agosto entra en vigencia una nueva normativa que va a ser más estricta la fiscalización que ellos puedan hacer a las empresas del rubro interurbano.

Eso puedo contar por ahora.

Insisto, me llevo todo esto. La ministra nos pide explicaciones cada vez que llegamos de esta comisión y se trabaja en los resultados.

Ella comprometió, e insistimos, su presencia en esta comisión la primera semana de marzo, cuando retomen, porque la verdad es que le interesa.

También, he señalado a los familiares de las víctimas que la ministra, cada vez que hay un accidente, pide a sus autoridades regionales que se acerquen a los familiares.

Leslie recibió la visita de la secretaria regional ministerial de Ñuble, porque -le dimos las explicaciones- el secretario regional ministerial de La Araucanía en ese minuto estaba fuera de Chile -no recuerdo bien dónde estaba, pero no estaba-, y por eso la secretaria regional ministerial de Ñuble se acercó a hablar con ella. Ella viajó de Chillán a La Araucanía y ella así lo reconoce.

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- No era la secretaria regional ministerial que estaba en el momento del accidente.

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

La señora **CARVAJAL**, doña M.^a Loreto (Presidenta).- Solo para concluir, porque hay que terminar la sesión -ya son las once de la mañana-, agradecer a todos, por cierto.

Nos quedan todavía muchas dudas y, tal vez, uno no se explica bien, pero nadie ha dicho que el ministerio no ha hecho nada. Lo que he dicho es que la sensación que me queda es que las acciones que se han tomado son deficientes, porque seguimos teniendo respuestas inconclusas. Tenemos un quehacer muy urgente.

En ese sentido, también llamo a todos los actores, sobre todo a quienes tenemos responsabilidades políticas, administrativas o legislativas, a hacer la consecuente autocrítica, porque también si seguimos diciendo que hemos hecho todo bien y que está todo bien, al final vamos a seguir teniendo esta situación que no creo que es lo que esperamos.

Hay que generar también esos vínculos.

Dejo pendiente la consulta sobre qué acciones, aparte de las derivadas de la acción judicial, como un querrela, etcétera, se toman en relación con las víctimas, con las familias.

Como dijo el diputado delante, ¿qué responsabilidad puede tener una empresa? Es evidente que las empresas, más allá de que tengan sus propias fiscalizaciones internas, no les corresponde autofiscalizarse. Es el Estado el principal actor en esa materia.

Insisto, creo que hay que, ojalá, generar la respuesta.

Para eso, está esta comisión y nosotros tenemos la obligación de buscarlas. Más allá de cualquier cosa, necesitamos eso.

Tiene la palabra, señora Jara.

La señora **JARA** (doña María Cristina).- Señora Presidenta, la verdad es que escucho a la señora Paula y, sinceramente, me decepcionan sus respuestas.

Estuve con ella en una reunión en su oficina -casi tres horas de reunión- y la verdad es que quieren que les diga una cosa, no saqué nada, nada en limpio; nada.

nada en limpio. ¡Nada! Me vine muy decepcionada.

Les juro por Dios que a las personas que me llamaban les decía, "por favor, no me llamen ahora", porque me vine en el bus como un trapo".

Insisto, me vine decepcionada, y sigo totalmente decepcionada. Creo que de las preguntas que se le hicieron la semana pasada, cuando estuvimos aquí, no he escuchado ninguna respuesta en relación a eso. Siento que escribe y escribe, pero no veo respuestas.

La señora **CARVAJAL**, doña M^a.Loreto (Presidenta).- Tiene que dirigirse a través de la Presidenta.

La señora **JARA** (doña María Cristina).- Disculpe, señora Presidenta, pero no veo respuestas claras.

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

La señora **JARA** (doña María Cristina).- Es necesario tener respuestas, porque no las tenemos.

En una oportunidad ella me dijo, al final, "María Cristina, estamos haciendo todo lo posible. El Ministerio de Transportes está trabajando, incluso ya tenemos una normativa Uber".

Perdón, les interesa más el Uber que las vidas de las personas de este país. O sea, eso me dijo ella del Uber que estaban viendo, pero no me ha dicho en ningún momento que sea algo referente a las vidas. Y esa es una decepción.

La señora **CARVAJAL**, doña M^a.Loreto (Presidenta).- Señora Jara, como señalé, vamos a esperar las respuestas que se han planteado concretamente. Tenemos un plazo de término de la comisión; los tiempos se acotan.

Ha sido sumamente fructífera la información que ustedes han generado de primera fuente.

La señora **CEBALLOS** (doña Leslie).- Señora Presidenta, el subsecretario de Transportes quedó de traer hoy una serie de estadísticas, pero tampoco vino.

La señora **CARVAJAL**, doña M^a.Loreto (Presidenta).- Vamos a requerir de nuevo la información. De pronto tendremos que tomar otras medidas, como una sesión especial.

Nuestra comisión está súper enfocada en recabar la información relativa a esta investigación.

El señor **GONZÁLEZ** (don Félix).- Señora Presidenta, también puede ameritar una interpelación.

La señora **CARVAJAL**, doña M^a.Loreto (Presidenta).- Hay bastante información. Debemos definirlo como comisión. Primero vamos a generaros el informe de las sucesivas sesiones que hemos tenido con representantes de las empresas de buses, del Ministerio, de Conaset, de Carabineros, de la Seremi, a propósito de un accidente, y de las víctimas. Nos podemos hacer una visión importante de la situación en que está el transporte público interurbano en nuestro país.

Agradezco a todos su asistencia a la comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 11.06 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,

Redactor

Coordinador Taquígrafos Comisiones.