

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional.

BOLETÍN N° 7.319-15.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en trámite de segundo informe, el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en Moción de los Diputados señores Becker, Bertolino, Edwards, García, Godoy, Monckeberg, don Cristián; Monckeberg, don Nicolás; Pérez, don Leopoldo; Sabat, doña Marcela, y Sauerbaum, con urgencia calificada de “suma”, el 23 de mayo de 2012.

- - - - -

A una de las sesiones en que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones analizó esta iniciativa legal asistió además de sus miembros el Honorable Senador señor Kuschel.

Durante la discusión de este proyecto de ley vuestra Comisión contó con la colaboración y participación de la Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Evelyn Matthei; de la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt; del Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González y de la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señora María Francisca Yáñez.

Además, vuestra Comisión contó con la asistencia y participación del Presidente de la Federación Regional de Dueños de Camiones V Región A.G., señor José Egido Arriola; su Vicepresidente señor Jaime Vio Aris, su Prosecretario, señor Iván Mateluna Farías y el representante de transportistas de Santiago, señor Julio Mallea; el Presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses, Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (FENABUS), señor Marcos Carter Bertolotto; el Gerente General, señor Pedro Cuéllar Menantiau y los asesores señores Mauricio Candia y Antonio Rodríguez.

Concurrieron, además, en representación del señor Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, don Juan Araya Jofré, el Director de Transporte y Tránsito Internacional, señor Nelson Vergara Bórquez y el Director de Organizaciones, señor Alfonso Escribano de la Fuente.

El Presidente de la Comisión de Obras Públicas, Tránsito, Transporte y Telecomunicaciones, de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Santiago Rebolledo, excusó su asistencia.

- - - - -

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: no hay.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones:
2 y 6.

III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: 1, 3, 4 y 7.

IV.- Indicaciones rechazadas: no hay.

V.- Indicaciones retiradas: 5.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: no hay.

- - - - -

Exposiciones

Previo a la discusión en particular de esta iniciativa legal, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones acordó escuchar los planteamientos de las personas señaladas al inicio de este informe.

Presentación de la señor Ministra del Trabajo y Previsión Social

La **Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Evelyn Matthei** informó que en la actualidad existe un gran déficit

de conductores profesionales. En el caso del Transantiago el déficit actual alcanza a alrededor de 1.500 conductores, las bases de licitación exigen entre 2.3 y 2.5 conductores por máquina y la realidad alcanza a 1.8 conductor por máquina, considerando la existencia de más de 13.000 máquinas, lo que supera ampliamente el déficit.

En el transporte de carga, el déficit resultaría muy grave si se pudiese fiscalizar el cumplimiento de las restricciones de horas de conducción, considerando el gran aumento del parque en forma anual.

En el transporte de pasajeros el déficit de conductores, se materializa en excesos de jornada de trabajo, los cuales llegan hasta las 16 horas diarias, entre conducción, descansos entre jornada y tareas auxiliares. Lo que reviste especial gravedad considerando que la fatiga es la principal causa de accidentes en las carreteras, de acuerdo a estudios internacionales, cuando una persona se encuentra despierta por más de 17 horas, su capacidad de reacción disminuye de manera equivalente al de una persona en estado de ebriedad.

En los trayectos largos, hay conductores que el descanso de 8 horas diarias de sueño se lo otorgan un día a las 5 A.M., al día siguiente a las 14:00 P.M. y al subsiguiente a las 7 A.M., con lo cual no son 8 horas de sueño, porque se cuentan las horas desde que saca la llave del bus y desde que la instala de nuevo, entremedio tiene que cargar el bus con combustible, entregar la documentación, trasladarse al lugar de descanso, alimentarse y luego volver al lugar de trabajo, con lo cual no están durmiendo más de 5 horas cada día.

En la mayoría de los accidentes con víctimas fatales la causa ha sido por falta de descanso del conductor.

Esta situación es muy compleja para la Inspección del Trabajo, porque en el caso de un accidente en la VIII Región, con víctimas fatales, el conductor era el propietario y la restricción de que no pueden manejar más de ciertas horas se aplica a los empleados por el Código del Trabajo y cuando el conductor es el dueño puede trabajar todas las horas seguidas que determine.

Manifestó que en un accidente en carretera con camión de carga, por cada fallecido dentro del vehículo, existen cuatro fallecidos fuera de éste.

Sin incorporar más conductores profesionales no se puede avanzar en una legislación que exija más horas de sueño y más descansos semanales.

El Ministerio del Trabajo y Previsión Social, en conjunto con la Subsecretaría de Transportes, trabajadores y empleados de este rubro, ha instalado una Mesa de Trabajo, denominada “Seguridad en Carreteras”. El trabajo se divide en 4 subcomisiones; transporte de carga; transporte de pasajeros; coordinación de la fiscalización de ambos ministerios y profesionalización de los conductores.

En esta instancia se abordó el tema de las horas de descanso de los conductores, sin embargo, las normas son incumplibles porque no hay conductores suficientes.

El Ministerio de Trabajo y Previsión Social está trabajando para capacitar a los trabajadores y ofrecerles acceso a un trabajo mínimo, con rangos que fluctúan entre \$ 450.000 a \$ 1.000.000 mensuales.

Es necesario que ingresen más conductores al sector y para ello, es fundamental dejar de exigir dos años de posesión de la licencia A-1 o A-2 y reemplazarla por capacitación con simuladores.

El Sistema Nacional de Capacitación y Empleo (SENCE) cuenta con fondos disponibles para el año 2012 para capacitar a 2.000 trabajadores de los sectores más vulnerables y ofrecerles nuevas y mejores perspectivas de salarios, para lo cual es necesaria la aprobación de la iniciativa legal en trámite, para formarlos con los simuladores, que adquieran experiencia en forma más rápida.

El Ministerio del Trabajo y Previsión Social ha estado a punto de cerrar ciertas líneas de buses interprovinciales porque los conductores no tienen derecho al descanso, sin embargo, no hay más conductores y si se retiran máquinas de la circulación aumentará el valor de los pasajes.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, recordó que en una oportunidad solicitó una fiscalización a la Inspección del Trabajo a Transvalparaíso por la falta de descanso de los conductores y pese a que se cursaron multas cuantiosas no fue posible lograr en su totalidad el respeto a la jornada laboral de los conductores debido, en parte, al déficit de estos trabajadores.

El Honorable Senador señor Letelier expresó sus reparos al financiamiento a través del SENCE de nuevos conductores, haciendo presente que se debe buscar una forma en que la persona una vez realizado el curso de capacitación y habiendo obtenido un trabajo pague y de esta forma esta capacitación podría ser permanente.

Hizo presente además, su preocupación por el hecho de que la existencia de estos simuladores se concentre en las grandes

ciudades, por lo que se debe buscar una distribución territorial que no sólo beneficie a los conductores de Santiago.

El Honorable Senador señor Pizarro coincidió con la existencia de un déficit de conductores profesionales y la posibilidad de usar nuevas tecnologías para su formación, sin embargo, señaló que esta capacitación no debería realizarse a través del SENCE, sino que por las propias empresas de transporte, que en el caso de Transantiago los operadores cuentan con una rentabilidad asegurada, reciben subsidios estatales y deberían capacitar a los conductores. La formación de nuevos conductores profesionales no puede ser de cargo del Estado, sino que de las empresas de transporte, la capacitación de los conductores debe formar parte de los contratos de concesión, de las responsabilidades de los operadores, de los administradores del sistema de transporte.

El mayor porcentaje de accidente se produce en el transporte de pasajeros e interurbano, y en gran parte se debe a que los conductores no reciben remuneraciones adecuadas, por lo que extienden sus jornadas de trabajo o realizan turnos en otras empresas del sector, sin respetar de esta forma las normas de descanso. Muchas de estas empresas están acostumbradas a burlar la ley y a explotar a los conductores.

La capacitación de los conductores profesionales por parte del SENCE, va a beneficiar a estas empresas, que seguirán con sus malas prácticas. Con el déficit actual de conductores profesionales deberían haber más interesados en desempeñar estas funciones porque estos empresarios deberían aumentar las remuneraciones de los conductores.

La situación en el transporte de carga es diferente, porque las remuneraciones que se pagan son superiores, tienen mejor organización y otra forma de trabajar. En el caso de las empresas mineras se capacita a los trabajadores.

La Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt, manifestó que es lógico estimar que no corresponde al Estado proveer de conductores profesionales a las empresas de transportes que deberían efectuar sus propias capacitaciones, sin embargo, no existe un stock de conductores para hacer un incentivo al buen comportamiento y fomentar la competencia.

En el caso del Transantiago, muchos de los vicios de los conductores emanan precisamente del hecho de que no hay más conductores profesionales disponibles que les hagan competencia y finalmente, rotan entre las empresas los malos conductores.

Si existiere una mayor holgura en el mercado sería un incentivo a un mejor comportamiento.

Es importante que el Estado provea con un porcentaje de conductores profesionales.

En las empresas menores del transporte de carga, los mismos conductores son los dueños del camión y cuando crecen y se perfeccionan requieren de más conductores, por lo que también se requiere de un stock en el mercado para hacer frente a esta necesidad.

La Ministra de Trabajo y Previsión Social, señora Evelyn Matthei, precisó que al SENCE le interesa realizar esta capacitación que se concentrará en los trabajadores vulnerables, jóvenes y mujeres, porque representa la posibilidad de acceder a un buen empleo, que tiene una remuneración superior al salario mínimo.

Esta capacitación no es un favor para los dueños de las empresas de transporte, sino que va en beneficio de los trabajadores. También se considera la capacitación para ingresar a empresas mineras, porque de otra forma, nunca ingresará un trabajador vulnerable a este sector que sacará los mejores trabajadores de la construcción, de la metalurgia y los vulnerables sólo podrán acceder a los peores empleos.

Con esta capacitación se pretende otorgar la posibilidad a trabajadores de familias vulnerables de obtener empleos que tengan mejores remuneraciones que el sueldo mínimo.

La capacitación a las mujeres para estas funciones ha dado muy buenos resultados en viajes entre Santiago y Valparaíso, lo mismo sucede en el Transantiago y en la conducción de camiones en la minería, básicamente por el grado de responsabilidad que demuestran.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que esta capacitación no sólo se debe focalizar en los sectores más vulnerables, sino que se debe considerar la posibilidad de capacitar a conductores de taxis colectivos, que podrían pasar al transporte mayor, puesto que en muchas regiones existe exceso de este medio de transporte, porque se sobredimensionó por la crisis del carbón. En las zonas mineras hay muchos taxis colectivos, porque cuando los mineros jubilaban compraban taxis.

El Asesor Legislativo del Ministro, señor Juan Carlos González, expresó que la subsistencia de los dos sistemas de manera permanente no es conveniente ni realista, si se pretende optar por una profesionalización de los conductores es necesario otorgar un plazo para que continúe el actual sistema, para luego optar por una sola modalidad de

otorgamiento de la licencia. En ese sentido, se estima adecuado establecer un plazo entre 3 y 5 años para terminar con el actual sistema, lo que permitiría instalar el nuevo y facilitar la competencia de los oferentes del servicio del simulador. No es necesario que las escuelas de conductores adquieran los simuladores, puede haber un tercero que compre el simulador y lo ponga a disposición de las escuelas.

El proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados propone que la municipalidad tome el examen práctico y teórico, sin embargo, la Asociación de Municipalidades ha expresado que es muy difícil que las municipalidades implementen el examen práctico, porque se requiere una cancha e infraestructura. En la actualidad, el examen práctico se rinde ante las escuelas de conductores y con el certificado se otorga la licencia.

En consecuencia, se propone que ante las municipalidades se rindan los exámenes teóricos.

Se debe analizar la forma en que se fiscalizarán las escuelas de conductores para que sean más eficientes, porque actualmente sólo se controla la existencia de los manuales, la asistencia de los alumnos y la existencia del camión. No se controla el proceso formativo de estas escuelas, por lo que es importante incorporar ciertos mejoramientos en esta materia, para que la profesionalización sea acompañada de un control de calidad.

La Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt, explicó que las indicaciones que se presentarán apuntan a incorporar elementos de calidad, porque la fiscalización de los ítems que realiza el Ministerio no tiene necesariamente una relación con calidad.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que, en su opinión, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no tiene la capacidad de supervisar en forma adecuada a las escuelas de conductores, las municipalidades, tienen un control distinto. Se debe analizar qué está sucediendo con la externalización de la entrega de la licencia profesional que tiene un gran valor.

Agregó que debe analizarse la obligatoriedad del uso de los simuladores, reiterando su preocupación en el sentido de que se concentren en las grandes ciudades.

Como no existe un sistema de financiamiento para esta capacitación, se dependerá de los subsidios del SENCE para hacer un curso, pero no existirá un sistema permanente y los que podrán acceder serán pocas personas ubicadas en ciertas ciudades del país.

Las empresas del Transantiago se asociaron para comprar uno de estos equipos.

Recordó que apoyó la existencia de las escuelas de conductores, sin embargo, en la actualidad tiene una visión crítica del sistema, haciendo presente que es partidario del sistema que se aplica en Estados Unidos, en que se aprende a manejar en los colegios, en forma controlada y hacia ese sistema se debería avanzar en el país.

Hay instituciones que son más confiables que otras.

Esta propuesta se refiere a los conductores profesionales del transporte mayor y se debería simplificar la existencia de tantas clases de licencia de conducir.

Se está externalizando una parte de la formación de los conductores profesionales, lo teórico seguirá a cargo de los municipios y lo práctico a cargo de terceros y será con esta nueva tecnología. No es muy claro, quienes tendrán acceso al uso de esta tecnología por lo que manifestó su preocupación por esta situación.

En consecuencia, propuso considerar la coexistencia de los simuladores, con el otro sistema, hasta que se puedan evaluar los resultados, reiterando su preocupación por la posibilidad de que estos simuladores no estén disponibles para todos los conductores.

La Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt, señaló que se debe establecer un sistema que permita que las personas tengan acceso a este entrenamiento, si se pretende contar con un número adecuado de conductores profesionales se debe dar el apoyo correspondiente.

Para lograr lo anterior se debe establecer un plazo porque de otra forma se optará por el sistema más sencillo.

La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señora Francisca Yañez, informó que existe la necesidad de formar más y mejores conductores profesionales. En la actualidad, los conductores necesitan contar con una licencia durante 2 años no profesional y 2 años con una licencia profesional Clases A-1, A-2, A-4 o A-5, con limitaciones de carga y pasajeros para después postular a la obtención de licencia A-3 y A-5. De esta forma, no se puede comprobar que ese conductor efectivamente haya tenido práctica durante esos 4 años, con lo cual la calidad de los conductores, en algunos casos no es la más apropiada.

Las escuelas de conductores tienen el objetivo de formar conductores y no de realizar los exámenes habilitantes, por ello, parte de los exámenes se rendirán ante las Direcciones de Tránsito de los municipios, con lo cual existirá un mayor control.

En la Unión Europea, el examen teórico se rinde ante organismos estatales y el examen práctico se realiza en las escuelas de conductores. Las escuelas de conductores que son sorprendidas en malas prácticas reciben sanciones muy severas.

Finalmente, informó que se ha considerado la posibilidad de establecer un ente acreditador de examinadores profesionales, que no sean de las escuelas de conductores.

Presentación de la Federación Gremial Nacional de Buses de Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano e Internacional (FENABUS)

El Gerente General de FENABUS, señor Pedro Cuellar, informó que FENABUS, es una organización gremial que agrupa a las grandes, medianas y pequeñas empresas de transporte de pasajeros por carretera desde hace sesenta años.

FENABUS está conformada por 250 empresas y asociaciones gremiales. Dentro de estas últimas existen numerosos empresarios que explotan servicios de locomoción colectiva rural y pequeños empresarios de servicios interurbanos y rurales. Su cifra es cercana a 3.015 empresarios. En conjunto, conforman un parque del orden de 15.900 buses, de los cuales 11.000 cubren recorridos rurales, con una antigüedad promedio de 8 años y 4.900 son interurbanos e internacionales, con una antigüedad promedio de 6 años.

Hoy, FENABUS congrega a la mayoría de las empresas de transporte interurbano e internacional del país, y a un significativo universo de las empresas de transporte rural, también a nivel nacional.

Sólo el sector interurbano reúne a más de 80 empresas establecidas formalmente. El grupo restante está conformado fundamentalmente por empresas y asociaciones de servicios rurales.

El gremio en su conjunto constituye un importante sector económico, a nivel nacional, que genera cerca de 60 mil empleos directos, y un número cercano a los 250.000 empleos indirectos.

Nuestros buses recorren 1.400 millones de kilómetros anuales. Transportando cerca de 465 millones de pasajeros anuales.

El patrimonio operacional del sector asciende a más de US\$ 2.350.000 (dos mil trescientos cincuenta millones de dólares), lo que incluye activos fijos (material rodante, terminales, terrenos, garajes) y otros activos; además de la reciente inversión en sistemas automatizados de control laboral y de velocidad a bordo de los buses, cuya inversión sobrepasa los US\$ 12.000.000 (12 millones de dólares) y, lo que es más importante, con un aporte real y efectivo a la seguridad vial de valor incalculable.

El transporte interurbano es regulado fundamentalmente por el decreto N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En el marco de la economía de libre mercado, los precios de los pasajes se regulan de acuerdo a la oferta y la demanda

En materia laboral y sin perjuicio de las normas comunes, el Código del Trabajo, complementado por regulaciones reglamentarias, contempla normas especiales para el sector en materia de duración y distribución de jornadas y descansos, así como de su control respecto de los tripulantes de los buses.

El proyecto de ley en estudio que considera la existencia de simuladores, para la obtención de licencia profesional es un anhelo de larga data de FENABUS y se considera necesario para resolver la carencia efectiva de profesionales de la conducción en nuestro país.

En el año 1997, FENABUS buscando la mejora continua en los estándares de seguridad, organizó una visita a Francia con autoridades de la época del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para conocer las diversas alternativas de "simuladores" utilizados en Europa.

Esta tecnología utilizada para la obtención de las licencias de conductores profesionales ha dado buenos resultados en diversos países, como Canadá, Australia, Francia y Suecia, entre otros.

De acuerdo a lo señalado en esta iniciativa legal, la necesidad de que exista una mayor cantidad de conductores profesionales en el mercado, gatillada en los últimos años con la implementación del Transantiago y por la renovación de conductores por retiro, jubilación o falta de calificación, el crecimiento de la industria de camiones y la consecuente necesidad de conductores profesionales, etc. motivaron la modificación de la ley estableciendo un sistema de obtención de Licencias A-3 y A-5 más expedito, a saber:

En la actualidad, para la obtención de una licencia A-3, se requiere tener previamente una licencia clase B por el plazo de 2 años y realizar un curso de 150 horas. La misma exigencia se aplica para la obtención de las licencias A-5.

Para obtener la licencia A-3 y A-5, con simulador, será necesario contar con una licencia clase B por el plazo de 2 años y realizar un curso de 400 horas.

FENABUS, considera las siguientes ventajas en relación a esta iniciativa legal:

1.- Menor tiempo de obtención de Licencia Profesional A-3 y A-5, y por tanto, mitiga, en parte, la carencia de conductores profesionales.

2.- Introduce un "simulador" para la preparación de la licencia profesional, instrumento que ha dado buenos resultados en los países que lo utilizan.

3.- Permite a las empresas acceder a una mayor cantidad de potenciales conductores, además de establecer sistemas de reclutamiento que les permita captarlos con Licencia B.

4.- Permite desarrollar una política de captación de conductores profesionales más planificada, y no sólo contratar al conductor que aparece.

5.- Elevar los estándares de los conductores, reemplazando a los que no efectúan correctamente sus labores de conducción por consumo de droga, atención deficiente a pasajeros.

6.- Facilita la renovación de las plantas de conductores jubilados, en retiro, o con malas prácticas.

7.- Nada asegura en la legislación actual que para pasar, de una licencia no profesional a profesional, se cuente con la experiencia y práctica suficiente, mientras que el simulador sí los someterá a esa práctica.

Sin perjuicio de lo anterior, es necesario considerar las siguientes desventajas:

1.- Flexibiliza una labor que requiere, además de la capacitación teórica, elementos eminentemente prácticos para lograr "experticia".

2.- La oferta de simuladores se concentrará en las Escuelas de Conducción Profesional, debido al alto costo de los simuladores.

3.- Resulta demasiado extenso la realización de un curso de 400 horas.

4.- La obtención de las licencias profesionales a través de esta modalidad podría significar un eventual aumento de costo, debido a la sofisticación del sistema y a la recuperación de la inversión que realizarán las Escuelas de Conductores Profesionales que instalen los equipos de simulación.

5.- Existe inquietud de FENABUS en relación a quiénes serán los instructores en los simuladores, quiénes tomarán los exámenes en las municipalidades, qué pasará con los conductores que no aprueben el curso de simulación.

6.- Es importante saber si adicionalmente al curso, se efectuarán clases prácticas reales y si se contempla, con esta nueva modalidad intensiva de obtención de la licencia profesional la incorporación de un examen psicológico en este proceso.

Para FENABUS es muy importante conocer cómo el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pretende asegurar la calidad de los egresados del curso de simulación por inmersión.

El Asesor de FENABUS, señor Mauricio Candia, acotó que el origen de los accidentes, según datos internacionales, se produce, sobre el 90%, por causas humanas. El sistema actual de otorgamiento de nuevas licencias de conducir profesional, de renovación o de habilitación de licencias, obedece de ciertas deficiencias y existe sólo un 4% de rechazo, es decir, el 96% de los postulantes aprueba los exámenes y accede a la licencia, por lo tanto, legislar sólo en relación a la modificación del sistema de ingreso a acceso a una licencia profesional sin considerar otros aspectos vinculantes a una seguridad real es riesgoso.

La modificación del sistema de otorgamiento de licencias de conducir se debe abordar desde un punto de vista sistémico, tales como aptitudes, condiciones psicotécnicas, capacitación de los examinadores, porque pretender una mirada única para la renovación de las licencias implica un alto riesgo.

Presentación de la Federación Regional de Dueños de Camiones V Región

El Presidente de la Federación Regional de Dueños de Camiones V Región, señor José Egido, expresó su conformidad con esta iniciativa legal que revisa, apoya y trabaja en los cambios pertinentes para que en la eventualidad de una modificación a la Ley de Tránsito, se pueda contar con un mayor número de conductores para vehículos pesados.

En este sentido, explicó que actualmente existe el peor de los escenarios, es muy complicada la contratación de mano de obra calificada, especialmente para el caso de los conductores de camiones, ya que la demanda supera con creces a la oferta, y no hay o no existen, los elementos o instancias para la depuración del medio en donde existen malos elementos -faltos de ética e inescrupulosos, que circulan entre las empresas.

Por otra parte, considerando las distorsiones que presenta la propia ley laboral, y los contratos de trabajo, se dificulta aún más el llegar a acuerdos con algunos conductores, en donde el buen trato y la sana convivencia que otrora existía en el gremio ya no existe o se extingue poco a poco.

Asimismo, la falta de institutos profesionales que se dediquen a impartir la verdadera instrucción y profesionalización de los conductores de vehículos pesados, como lo son los buses de locomoción colectiva, urbana e interurbana y los camiones de carga pesada, ha provocado una alarmante falta de profesionales del volante, entendiendo por profesional a una persona experta, perito o técnico, con estudios reales, ya que los nuevos tiempos exigen profesionales que tengan un justo equilibrio entre la teoría y la práctica, una preparación psicológica, aptitud física, conciencia, aptitudes tecnológicas, ética, moral y responsabilidad civil, entre otros, junto con el respeto a la vida de los demás, la propia y el medio ambiente.

En consecuencia, debe abordarse la creación de institutos profesionales que impartan la verdadera profesionalización, equipados con campos de prueba, elementos de práctica, simuladores y con una práctica efectiva de 900 horas de conducción.

En la actualidad, este "oficio", despertaría el interés de más de algún segmento social para laborar y lo eleven a la altura que corresponda, en donde las condiciones de trabajo pueden ser duras, pero dignas, hay plena disponibilidad de plazas de empleo, y los sueldos van desde los \$ 500.000 hasta sobre \$ 1.500.000, hay garantías "extras" como lo son los viáticos, los elementos de trabajo y seguridad que son de cuenta del

empleador, y capacitaciones de acuerdo al tipo de trabajo o transporte a realizar.

El gremio que representa ha buscado por años soluciones para minimizar esta falta de mano de obra y ha hecho propuestas en este sentido, tales como la preparación de conscriptos de las Fuerzas Armadas, aprovechando el servicio militar, pero la ley exige dos años de tenencia de licencia anterior para optar a este cambio lo que desmotiva a los eventuales postulantes.

La opción contenida en esta iniciativa legal permitiría con un costo mínimo de inversión en su instrucción, o residual, respecto de las instrucciones en otras áreas, como lo puede ser un piloto de avión, tener conductores con formación profesional y de alto nivel como lo son las Fuerzas Armadas.

Los simuladores ayudan, sin embargo, no solucionan el problema de fondo ni reemplazan la verdadera práctica arriba de un camión. Es una excelente manera de hacer realidad virtual.

En el transporte de carga la experiencia, la practica "in situ", la especialización por nichos de transporte, el sentido de pertenencia y de amor a la actividad, etc. no se aprende en cursos de 150 o 400 horas. No se deben desaprovechar los beneficios de la denominada ley de "tolerancia cero" y la baja en los índices de accidentabilidad y muertes en accidentes de tránsito, por una modificación que puede sacar a la calle conductores no profesionales en el manejo de vehículos pesados de más de 45 toneladas de peso bruto vehicular.

Se necesitan institutos de formación integral de conductores profesionales que vengán en abrir nuevas oportunidades laborales en un campo poco explorado, elevar pretensiones de sueldo y disminuir los niveles de cesantía. A la fecha no ha sido posible su creación y a través de esta iniciativa legal se podría retomar, y evaluando los problemas y consecuencias que puede conllevar la "aceleración" por conveniencia de una generación de conductores "ligh" o "raid".

En su opinión, sería importante conocer y considerar los planes de desarrollo que está implementando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en esta materia, que como consecuencia de la falta de conductores en el Transantiago va a abordar la falta de conductores profesionales. Al mismo tiempo, es necesario conocer el planteamiento de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) y trabajar - en paralelo en las adecuaciones necesarias a la ley laboral, y en la creación de una ley de transporte en Chile para que se pueda solucionar este problema y otros, como la "informalidad".

Se debe pensar en el transporte por carretera que Chile requiere para este siglo.

Las modificaciones que se proponen incorporar a la Ley de Tránsito, en esta primera etapa, deberían contar con antelación con establecimientos certificados y especializados para la verdadera capacitación y una exigente práctica de acuerdo a la aspiración del postulante y la urgencia a que opta, este beneficio, no debería de extenderse más allá de quienes tengan licencia A-4 o con experiencia en el manejo de camiones y que estén a la espera de cumplir los dos años de tenencia para aspirar a la licencia A-5.

En paralelo, considerar la existencia de verdaderos centros de capacitación o institutos dedicados expresamente a instruir profesionales en todas las áreas relativas al transporte de pasajeros, camiones y maquinaria afín.

Finalizadas las intervenciones anteriores, los señores Senadores formularon las siguientes consultas y observaciones:

1.- El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, informó que se presentaron indicaciones para eliminar la exigencia de que el curso que se realice sea de 400 horas. La duración de los cursos se consignará en el reglamento respectivo. Asimismo, en consideración al alto costo de los simuladores se considera la posibilidad de que los simuladores sean subcontratados, reiterando su preocupación porque la instalación de estos simuladores no se concentre sólo en las principales capitales regionales.

2.- El Honorable Senador señor Letelier señaló que esta capacitación la deberían realizar los gremios del transporte para formar y capacitar a sus conductores.

Sin perjuicio de lo anterior, el sistema ideal es que la capacitación se realice en institutos técnicos, los malos conductores son problema para el país. Actualmente, el plazo para la obtención de una licencia profesional es un obstáculo.

En su opinión, se debe buscar un sistema para que la capacitación, que se realice a través del SENCE, se pague con posterioridad por el conductor capacitado.

Para la obtención de licencias de conducir profesionales deberían coexistir los dos sistemas. La capacitación mediante simuladores puede significar la exclusión de muchos conductores de regiones alejadas del centro del país.

El Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, informó que no se establecerán en la ley las horas de los cursos de capacitación en simuladores puesto que pueden existir diferentes tipologías de cursos de capacitación. La duración de las distintas capacitaciones se establecerá en el reglamento respectivo.

Asimismo, se van a establecer en el reglamento los requisitos para certificar a los simuladores y a los instructores y fortalecer las atribuciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en relación a la fiscalización de los exámenes prácticos para optar a las licencias profesionales mediante el uso de los simuladores.

Finalmente, expresó que para la obtención de las licencias profesionales se pretende que durante un período, que puede ser entre 3 a 5 años, subsistan en forma paralela ambos sistemas y poder continuar con la profesionalización de los conductores.

3.- El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, señaló que se debe ser muy cuidadoso en el sentido de que el otorgamiento de las licencias profesionales con la práctica en un simulador no implique un riesgo para las bajas tasas de accidentabilidad, consultando qué información se tiene en relación a la experiencia en otros países.

El Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, ofreció remitir la información a la Comisión, sin perjuicio de lo cual señaló que en el caso de España este sistema alternativo de otorgamiento de licencias profesionales se aplica desde hace 10 años y no ha habido un aumento de la accidentabilidad, que es menor al número de accidentes de conductores no profesionales.

El establecimiento de este sistema alternativo, en España, coincidió con la implementación de otras medidas tendientes a bajar la tasa de accidentabilidad y de muertes como consecuencia de accidentes de tránsito.

4.- El Honorable Senador señor Letelier consultó al Presidente de la Federación Regional de Dueños de Camiones V Región si se han realizado gestiones tendientes a la creación de carreras técnicas para la formación de conductores profesionales.

Se respondió que en la Universidad Católica de Valparaíso se imparte una carrera técnica con una duración de dos años tendientes a la formación de conductores profesionales, los primeros

conductores egresarán en el año 2014. Este curso está destinado a los hijos y personas relacionadas con el transporte de carga.

El Presidente de FENABUS, señor Marcos Carter, destacó la Mesa de Trabajo formada por la Ministra del Trabajo, señora Evelyn Matthei, haciendo presente que el Ministerio de Transportes podría involucrarse en una iniciativa similar y tener reglas claras para el transporte mayor.

Respecto de los simuladores manifestó que el Transantiago recibe un subsidio permanente para desarrollar su actividad, en cambio, los empresarios del transporte interurbano y rural no reciben ninguna compensación y será difícil adquirir esa implementación.

Presentación de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile

El Director de Organizaciones de la Confederación, señor Alfonso Escribano, señaló que la institución que representa está de acuerdo en la necesidad de modificar la Ley de Tránsito, en lo relativo a los requisitos necesarios para obtener una licencia de conducir profesional.

Informó que el parque de camiones alcanza a 240.000 vehículos y durante el año 2011 se vendieron 18.000 nuevas unidades. Anualmente, se retiran 1.000 camiones de la circulación y no se crea un número adecuado de nuevos conductores profesionales, lo que ha significado que el déficit de conductores profesionales, en algunos casos, es cubierto con conductores provenientes de países limítrofes, sin gran preparación, lo que constituye un grave riesgo, principalmente en la conducción de camiones articulados.

La iniciativa legal en estudio, permitirá acelerar el proceso de formación de conductores profesionales, considerándose apropiado que la instrucción en el simulador sea limitada.

Finalmente, hizo presente su preocupación por la necesidad de contar con institutos y centros de formación técnica, dedicados a la formación de conductores profesionales idóneos. En esta materia indicó que se ha analizado la conveniencia de capacitar a los conscriptos de las Fuerzas Armadas en este oficio, en consideración a la disciplina y formación que adquieren.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

La Comisión se abocó al estudio de las 7 indicaciones presentadas al texto del proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden, y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

El proyecto aprobado en general por el Honorable Senado consta de un artículo único y de un artículo transitorio.

ARTÍCULO UNICO

Nº 1

Este numeral propone sustituir en el inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL, en el número 3) la expresión ", y" por un punto y coma (;), y reemplazar en el número 4) el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción copulativa "y" y agregar el siguiente número 5):

“5) Acreditar, para el caso de las licencias de conductor profesional clases A-3 y A-5, en aquellos casos de conductores que no hayan estado en posesión de las licencias indicadas en el número 4) precedente, haber aprobado un curso teórico y práctico especial, que contemple el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología equivalente, en una Escuela para Conductores Profesionales reconocida oficialmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que haya sido autorizada para impartir este curso especial, de conformidad con el respectivo reglamento que dictará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y aprobar en la Municipalidad respectiva el examen teórico y práctico correspondiente a la clase de licencia profesional a la que se postula, cuya elaboración y supervisión corresponderá a la Subsecretaría de Transportes.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá mediante un Reglamento las características y especificaciones técnicas con que deberán cumplir los simuladores que se utilicen para impartir los contenidos prácticos del curso especial para conductores profesionales que se indica en este número.”.

Este numeral fue objeto de dos indicaciones, signadas con los N^{os} 1 y 2, que se votaron conjuntamente.

Indicación N° 1

1.- Del Honorable Senador señor Chahuán, para reemplazarlo por el siguiente:

"1 - En el inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL, sustituyese el número 3), por el siguiente:

"3) Acreditar, para el caso de las licencias de conductor profesional clases A-3 y A-5, haber aprobado un curso teórico y práctico especial, que contemple el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología equivalente, en una Escuela para Conductores Profesionales reconocida oficialmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que haya sido autorizada para impartir este curso especial, de conformidad con el respectivo reglamento que dictará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá mediante un Reglamento las características y especificaciones técnicas con que deberán cumplir los simuladores que se utilicen para impartir los contenidos prácticos del curso especial para conductores profesionales que se indica en este número.".

Indicación N° 2

2.- De S.E. el Presidente de la República para reemplazar el número 1 por el siguiente:

En el inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyase en el número 3) la expresión ",y" por un punto y coma (;) y agréganse los siguientes números 5) y 6):

"5) Acreditar, para el caso de las licencias de conductor profesional clases A-3 y A-5, en aquellos casos de conductores que no hayan estado en posesión de las licencias indicadas en el número 4) precedente, haber aprobado un curso teórico y práctico especial, que contemple el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología equivalente, cuyas características y especificaciones técnicas estarán establecidas en un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en una Escuela para Conductores Profesionales reconocida oficialmente por dicho Ministerio, que haya sido autorizada para impartir este curso especial, de conformidad con el respectivo reglamento; y,

6) Aprobar en la Municipalidad respectiva el examen teórico correspondiente a la Clase de licencia profesional a la que se postula.".

En discusión estas indicaciones el Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, explicó que las indicaciones presentadas por el Ejecutivo se basan en las presentadas por el Honorable Senador señor Chahuán.

- En votación la indicación N° 1, fue aprobada con modificaciones, entendiéndose subsumida en la indicación N° 2, siendo aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Girardi y Letelier.

- Sometida a votación la indicación N° 2, fue aprobada en los mismos términos que venía formulada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Girardi y Letelier.

- - - - -

N° 1 bis, nuevo

---Pasó a ser N° 2, nuevo.

Se presentaron las indicaciones signadas con los N°s 3 y 4, para consultar un numeral 1 bis, nuevo.

Indicación N° 3

3.- Del Honorable Senador señor Chahuán, para incorporar el siguiente numeral 1 bis, nuevo:

"1 bis.- En el inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL, sustiúyese el número 4), por el siguiente:

"4) Aprobar en la Municipalidad respectiva el examen teórico correspondiente a la Clase de licencia profesional a la que se postula, cuya elaboración y supervisión corresponderá a la Subsecretaría de Transportes.".

Indicación N° 4

4.- De S.E. el Presidente de la República para que se incorpore el siguiente número 1 BIS:

1 BIS.- En el inciso primero del artículo 14, en el acápite LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyase el literal b) del numeral 2°, por el siguiente:

“b) Los conocimientos teóricos por medio del examen rendido en la Municipalidad respectiva, y los conocimientos prácticos por medio de certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente, debiendo el Director de Tránsito de la Municipalidad respectiva adoptar las medidas que estime necesarias, a fin de comprobar la efectividad de dichos conocimientos y las destrezas y habilidades requeridas para conducir el vehículo de que se trate.”.

En discusión estas indicaciones **el Honorable Senador señor Letelier** señaló que respecto de aquellos conductores que tuvieron licencia profesional y se les venció, en diversas comunas exigen que esos conductores realicen nuevamente los cursos, a pesar de haber tenido una licencia profesional.

De esta forma, propuso establecer una norma que en forma expresa, señale que todas aquellas personas que hayan obtenido una licencia profesional y que se encuentran vencidas no deberán efectuar el curso nuevamente.

El conductor que tiene licencia profesional y que se le vence el permiso para usarla, no requiere efectuar nuevamente el curso ante una Escuela de Conductores, por lo que solicitó que quede establecido expresamente en la ley.

La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señora Francisca Yañez, explicó que para renovar estas licencias sólo se deben realizar los exámenes sicométricos y médico.

El Honorable Senador señor Chahuán aclaró que las licencias de conducir no se vencen, sino que tienen fechas de control.

El Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, propuso considerar esa norma en el reglamento que contiene los requisitos de renovación de las licencias de conducir.

No obstante lo anterior, la Comisión acordó dejar constancia para la historia de la ley que para la renovación de las licencias profesionales los conductores no requieren efectuar un curso ante una Escuela de Conductores y esta norma se consignará en la ley.

En mérito a lo anterior y a que vuestra Comisión consideró que no se les debiera exigir a los conductores profesionales que llevan varios años de ejercicio de la profesión, en el momento de renovar su licencia, acreditar este requisito, se acordó agregar a esta letra, el siguiente párrafo:

“A los conductores profesionales que renueven su licencia profesional no les será exigible el requisito especial establecido en los números 3) ó 5), según corresponda, del inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL.”.

- En votación la indicación N° 3, fue aprobada con modificaciones, entendiéndose subsumida en la indicación N° 4, siendo aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Girardi y Letelier.

- Sometida a votación la indicación N° 4 fue aprobada, con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Girardi y Letelier.

- - - - -

Número 2

--- Pasó a ser N° 3, sin enmiendas.

Este numeral agrega al artículo 33, el siguiente inciso final:

“Sin perjuicio de la libertad señalada en el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá en un reglamento, la duración del curso y contenidos mínimos prácticos y teóricos que habrá de considerar el programa del curso especial especificado en el número 5) del artículo 13, incluyendo el mínimo de horas de conducción por alumno en vehículo y el mínimo y máximo de horas en simulador, las cuales en ningún caso podrán superar un 30 por ciento del total de horas de conducción, y todas las materias relacionadas con su debida instrucción.”.

Indicación N° 5

A este numeral se formuló la **indicación N° 5, del Honorable Senador señor Chahuán**, para sustituirlo por el siguiente:

"2. Agrégase al artículo 33, el siguiente inciso final:

"Sin perjuicio de la libertad señalada en el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá, en un reglamento, la duración del curso y contenidos mínimos prácticos y teóricos que habrá de considerar el programa del curso especial especificado en el número 3) del artículo 13, incluyendo el mínimo de horas de conducción por alumno en vehículo y el mínimo y máximo de horas en simulador, las cuales en ningún caso podrán superar un 30 por ciento del total de horas de conducción, y todas las materias relacionadas con su debida instrucción."."

Esta indicación fue retirada por su autor.

Nº 3

---Pasó a ser Nº 4, sin enmiendas.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Este artículo señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá emitir los decretos que aprueben los reglamentos que se establecen en la presente ley, dentro de los noventa días posteriores a su publicación.

Se formularon a este artículo las indicaciones signadas con los números 6 y 7.

Indicación Nº 6

6.- De S.E. el Presidente de la República, para reemplazar el artículo transitorio por los siguientes artículos primero y segundo transitorios:

"Artículo Primero Transitorio: El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá emitir los decretos que aprueben los reglamentos que se establecen en la presente ley y los que aprueben las modificaciones correspondientes a reglamentos vigentes, dentro de los noventa días posteriores a su publicación.

Artículo Segundo Transitorio: La modalidad de obtención de licencias profesionales A-3 y A-5 y la exigencia de examen teórico rendido en la Municipalidad, que se incorporan en la presente ley mediante los nuevos números 5) y 6) del inciso segundo del artículo 13, acápite LICENCIAS PROFESIONALES, y de la modificación de los artículos 33 y 37, todos de la Ley de Tránsito, regirán a partir de la fecha en que se encuentren totalmente tramitados los reglamentos y modificaciones reglamentarias que señala el Artículo Primero Transitorio, atinentes a las respectivas materias."

Indicación N° 7

7.- Del Honorable Senador señor Chahuán, para reemplazarlo por los tres siguientes:

"Artículo primero.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá emitir los decretos que aprueben los reglamentos que se establecen en la presente ley, dentro de los noventa días posteriores a su publicación.

Artículo segundo.- Las personas que a la fecha de publicación de la presente ley fueran titulares de licencia A-3 y A-5 obtenidas en la modalidad que la presente ley deroga, mantendrán la vigencia de sus licencias hasta la fecha en que hayan sido otorgadas, pudiendo renovarlas de acuerdo al procedimiento general vigente en la oportunidad correspondiente.

Artículo tercero.- La modalidad de obtención de licencias profesionales A-3 y A-5 que se incorpora en la presente ley mediante la modificación del inciso segundo del artículo 13, acápite LICENCIAS PROFESIONALES, y de los artículos 33 y 37, de la Ley de Tránsito, estará vigente a partir de la fecha en que se encuentren vigentes todos los reglamentos que señala el artículo primero transitorio.

La modalidad de obtención de licencias profesionales A-3 y A-5 que se incorpora en la presente ley mediante la modificación inciso segundo del artículo 13, acápite LICENCIAS PROFESIONALES, y de los artículos 33 y 37, de la Ley de Tránsito será exclusiva y obligatoria a partir del tercer año de publicada la presente ley, pudiendo en el intertanto extenderse de acuerdo al actual sistema.

La exigencia de examen teórico que incorpora la presente ley mediante la modificación del número 4) del inciso segundo del artículo 13, acápite LICENCIAS PROFESIONALES, de la Ley de Tránsito, no será exigible antes de la fecha en que se encuentren totalmente tramitadas las modificaciones reglamentarias correspondientes, teniendo el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones un plazo de sesenta días para emitirlas."

En discusión estas indicaciones **el Honorable Senador señor Letelier** señaló que el uso de los simuladores no se establece como obligatorio, sino que como una alternativa, aunque existan varios de estos instrumentos en la Región Metropolitana.

El uso de estos simuladores va a acortar los plazos para la obtención de la licencia profesional.

- Sometida a votación la indicación N° 6, fue aprobada en los mismos términos que venía formulada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Girardi y Letelier.

- En votación la indicación N° 7, fue aprobada con modificaciones, entendiéndose subsumida en la indicación N° 6, siendo aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Girardi y Letelier.

- - - - -

MODIFICACIONES

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, que consta en nuestro Primer Informe:

ARTÍCULO UNICO

N° 1

--- Sustituirlo, por el siguiente:

“1.- En el inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyase en el número 3) la expresión “y” por un punto y coma (;) y agréganse los siguientes números 5) y 6):

“5) Acreditar, para el caso de las licencias de conductor profesional clases A-3 y A-5, en aquellos casos de conductores que no hayan estado en posesión de las licencias indicadas en el número 4) precedente, haber aprobado un curso teórico y práctico especial, que contemple el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología equivalente, cuyas características y especificaciones técnicas estarán establecidas en un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en una Escuela para Conductores Profesionales reconocida oficialmente por dicho Ministerio, que haya sido autorizada para impartir este curso especial, de conformidad con el respectivo reglamento; y,

6) Aprobar en la Municipalidad respectiva el examen teórico correspondiente a la Clase de licencia profesional a la que se postula.”.

(Unanimidad 3x0. Indicaciones N°s 1 y 2.)

- - - - -

--- Incorporar, el siguiente número 2, nuevo:

“2.- En el inciso primero del artículo 14, en el acápite LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyase el literal b) del numeral 2°, por el siguiente:

“b) Los conocimientos teóricos por medio del examen rendido en la Municipalidad respectiva, y los conocimientos prácticos por medio de certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente, debiendo el Director de Tránsito de la Municipalidad respectiva adoptar las medidas que estime necesarias, a fin de comprobar la efectividad de dichos conocimientos y las destrezas y habilidades requeridas para conducir el vehículo de que se trate.

A los conductores profesionales que renueven su licencia profesional no les será exigible el requisito especial establecido en los números 3) ó 5), según corresponda, del inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL.”.

(Unanimidad 3x0. Indicaciones N^{os} 3 y 4.)

- - - - -

N^{os} 2 y 3

--- Pasaron a ser N^{os} 3 y 4, respectivamente, sin enmiendas.

ARTÍCULO TRANSITORIO

--- Sustituirlo, por los siguientes:

“Artículo Primero Transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá emitir los decretos que aprueben los reglamentos que se establecen en la presente ley y los que aprueben las modificaciones correspondientes a reglamentos vigentes, dentro de los noventa días posteriores a su publicación.

Artículo Segundo Transitorio.- La modalidad de obtención de licencias profesionales A-3 y A-5 y la exigencia de examen teórico rendido en la Municipalidad, que se incorporan en la presente ley mediante los nuevos números 5) y 6) del inciso segundo del artículo 13, acápite LICENCIAS PROFESIONALES, y de la modificación de los artículos

33 y 37, todos de la Ley de Tránsito, regirán a partir de la fecha en que se encuentren totalmente tramitados los reglamentos y modificaciones reglamentarias que señala el Artículo Primero Transitorio, atinentes a las respectivas materias.”.

(Unanimidad 3x0. Indicaciones N^{os} 6 y 7.)

- - - - -

Como consecuencia de las modificaciones anteriores, el texto del proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Introdúcense en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se fija en el decreto con fuerza de ley N°1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, las siguientes modificaciones:

1.- En el inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyase en el número 3) la expresión ", y" por un punto y coma (;) y agréganse los siguientes números 5) y 6):

“5) Acreditar, para el caso de las licencias de conductor profesional clases A-3 y A-5, en aquellos casos de conductores que no hayan estado en posesión de las licencias indicadas en el número 4) precedente, haber aprobado un curso teórico y práctico especial, que contemple el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología equivalente, cuyas características y especificaciones técnicas estarán establecidas en un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en una Escuela para Conductores Profesionales reconocida oficialmente por dicho Ministerio, que haya sido autorizada para impartir este curso especial, de conformidad con el respectivo reglamento; y,

6) Aprobar en la Municipalidad respectiva el examen teórico correspondiente a la Clase de licencia profesional a la que se postula.”.

2.- En el inciso primero del artículo 14, en el acápite LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyase el literal b) del numeral 2°, por el siguiente:

“b) Los conocimientos teóricos por medio del examen rendido en la Municipalidad respectiva, y los conocimientos prácticos por medio de certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente, debiendo el Director de Tránsito de la Municipalidad respectiva adoptar las medidas que estime necesarias, a fin de comprobar la efectividad de dichos conocimientos y las destrezas y habilidades requeridas para conducir el vehículo de que se trate.

A los conductores profesionales que renueven su licencia profesional no les será exigible el requisito especial establecido en los números 3) ó 5), según corresponda, del inciso segundo del artículo 13, en el acápite de LICENCIA PROFESIONAL.”.

3.- Agrégase al artículo 33, el siguiente inciso final:

“Sin perjuicio de la libertad señalada en el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá en un reglamento, la duración del curso y contenidos mínimos prácticos y teóricos que habrá de considerar el programa del curso especial especificado en el número 5) del artículo 13, incluyendo el mínimo de horas de conducción por alumno en vehículo y el mínimo y máximo de horas en simulador, las cuales en ningún caso podrán superar un 30 por ciento del total de horas de conducción, y todas las materias relacionadas con su debida instrucción.”.

4.- Sustitúyese en el inciso primero del artículo 37, la oración "Esta resolución se notificará al representante legal de la Escuela mediante carta certificada enviada al lugar de funcionamiento que esté registrado en el Ministerio. La afectada, dentro de los 15 días siguientes de entregada la carta al Servicio de Correos" por la siguiente: “También podrá revocar dicho reconocimiento y, o cursar una multa a beneficio fiscal de 300 a 500 unidades tributarias mensuales en caso de acreditarse que la Escuela ha otorgado certificados a personas que no han recibido total o parcialmente los contenidos, actividades, evaluaciones y, o asignaturas, prácticas o teóricas, que corresponden a los cursos que imparten. Esta resolución se notificará al representante legal de la Escuela mediante carta certificada enviada al lugar de funcionamiento que ésta haya registrado en el Ministerio, entendiéndose practicada la notificación a contar del tercer día siguiente a su recepción en la oficina de Correos del lugar de funcionamiento de la Escuela. La afectada, dentro de los 15 días siguientes a su notificación.”.

Artículo Primero Transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá emitir los decretos que aprueben los reglamentos que se establecen en la presente ley y los

que aprueben las modificaciones correspondientes a reglamentos vigentes, dentro de los noventa días posteriores a su publicación.

Artículo Segundo Transitorio.- La modalidad de obtención de licencias profesionales A-3 y A-5 y la exigencia de examen teórico rendido en la Municipalidad, que se incorporan en la presente ley mediante los nuevos números 5) y 6) del inciso segundo del artículo 13, acápite LICENCIAS PROFESIONALES, y de la modificación de los artículos 33 y 37, todos de la Ley de Tránsito, regirán a partir de la fecha en que se encuentren totalmente tramitados los reglamentos y modificaciones reglamentarias que señala el Artículo Primero Transitorio, atinentes a las respectivas materias.”.

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 9, 16 y 23 de mayo de 2012, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Guido Girardi Lavín, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 23 de mayo de 2012.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional.

BOLETÍN N° 7.319-15

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: autorizar a los conductores que acrediten haber aprobado un curso teórico y práctico especial, que contemple el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología similar, en una escuela de conductores profesionales reconocida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que puedan acceder a la licencia profesional clases A-3 y A-5, previo examen práctico y teórico aprobado en la municipalidad respectiva.

II. ACUERDOS:

Indicación N° 1, aprobada con modificaciones, 3 x 0.

Indicación N° 2, aprobada sin modificaciones, 3 x 0.

Indicación N° 3, aprobada con modificaciones, 3 x 0.

Indicación N° 4, aprobada con modificaciones, 3 x 0.

Indicación N° 5, retirada.

Indicación N° 6, aprobada sin modificaciones, 3 x 0.

Indicación N° 7, aprobada con modificaciones, 3 x 0.

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: el proyecto se encuentra estructurado en un artículo único y dos artículos transitorios.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: “suma”, a contar del 23 de mayo de 2012.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Cámara de Diputados. Moción de los Diputados señores Becker, Bertolino, Edwards, García, Godoy, Monckeberg, don Cristián; Monckeberg, don Nicolás; Pérez, don Leopoldo; Sabat, doña Marcela, y Sauerbaum

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: 82 votos a favor. No hubo votos en contra ni abstenciones.

IX. INICIO TRÁMITE EN EL SENADO: ingresó al Senado, el 20 de enero de 2012, dándose cuenta en la sesión 92, especial, de 31 de enero del mismo año.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: segundo informe.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

Ley N° 18.290, de Tránsito. Se modifican sus artículos 13, 33 y 37.

Valparaíso, 23 de mayo de 2012.

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario