INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, sobre plazo de operaciones de furgones escolares.

BOLETÍN N° 13.486-15

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán, Carlos Bianchi, Juan Pablo Letelier y Jorge Pizarro.

- - - - - - - -

Sin perjuicio de lo anterior, se consigna que el Honorable Senador señor Alejandro Navarro, en la sesión en que la Comisión trató el proyecto de ley en examen, consignó su adherencia al mismo.

- - - - - - - -

Se deja constancia de que, no obstante que el proyecto de ley es de artículo único, vuestra Comisión lo discutió sólo en general, por considerar que contiene disposiciones que ameritan un mayor estudio y análisis y, en consecuencia, acordó proponer a la Sala que lo discuta y estudie en estos mismos términos.

- - - - - - - -

De igual modo, se deja constancia que, en la aludida sesión en que la Comisión discutió la Moción en estudio, asistió, además de los miembros de dicha instancia, y del Honorable Senador señor Navarro, la Honorable Senadora señora Ximena Órdenes.

Asimismo, se hace presente que durante el análisis de este proyecto vuestra Comisión contó con la participación del Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez; de la Jefa de la División de Normas y Operaciones, señora Lorena Araya; del Encargado de Relaciones Institucionales, señor Jorge Gómez, y de la Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner.

Asimismo, participaron especialmente invitados a exponer sus puntos de vista, la Presidenta de la Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH), señora Verónica Contreras; el Vicepresidente de la Confederación Gremial Nacional de Transporte Escolar de Chile (CONATECHI), señor Jorge Klenner; y la Representante de Transportistas Escolares Independientes de la Región de Tarapacá, señora Ada del Castillo.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Prorrogar, excepcionalmente y por una vez, el plazo máximo de antigüedad que deben cumplir los vehículos del transporte escolar en nuestro país, ampliándolo en dos años.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I. ANTECEDENTES JURÍDICOS

- Decreto con fuerza de ley Nº 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley de Tránsito.**

- Ley N° 19.831, que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

- Decreto Supremo N° 38, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que **reglamenta el transporte remunerado de escolares**.

Artículo 10.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Los Honorables Senadores autores de la presente Moción, explican, como fundamento de la misma, que el artículo 10 del Decreto Supremo N° 38, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el transporte remunerado de escolares, establece, en su inciso tercero, que la antigüedad máxima de los vehículos del rubro, cuyo peso bruto total sea inferior a los 3.860 kilogramos, será de dieciocho años para las regiones XV, I y XII, y de dieciséis años para las demás.

De igual modo, agregan, tal regla también es aplicable a los vehículos de peso bruto igual o superior a 3.860 kilogramos, que realicen transporte de escolares, sin perjuicio de lo dispuesto respecto de los vehículos que realicen transporte de escolares que asistan a establecimientos educacionales rurales.

En tal sentido, precisan, tratándose de los vehículos de peso bruto total inferior a 3.860 kilogramos utilizados en el transporte de escolares que asisten a establecimiento educacionales rurales, la antigüedad máxima será de dieciocho años.

En caso de los móviles cuyo peso sea superior al indicado, agregan, el tope de antigüedad será de veintidós años.

En seguida, sostienen que muchos de estos vehículos cumplen, durante el presente año, su vida operativa de acuerdo a la disposición antes descrita.

Lamentablemente, destacan, como consecuencia de la pandemia que afecta a nuestro país y a gran parte del globo, la que mantiene en aislamiento o cuarentena a diversas personas a lo largo del territorio nacional, unido a la suspensión de clases decretada, ha motivado que los propietarios de estos móviles se vean imposibilitados a renovarlos para cumplir el plazo máximo de antigüedad fijado en el reglamento previamente referido.

Por consiguiente, señalan que, con el fin de poder solucionar esta situación, se hace necesario modificar, en forma excepcional, el artículo 10 ya citado, a fin de extender en dos años el plazo máximo contemplado para la operación de cada vehículo de transporte remunerado de escolares.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

La Moción está estructurada sobre la base de un artículo único, que dispone la modificación, en forma excepcional, y por el presente año, del artículo 10 del Decreto Supremo N° 38, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el transporte remunerado de escolares, estableciendo la extensión, por dos años más, del plazo máximo de operación permitido para cada vehículo de transporte remunerado de escolares, dentro de sus respectivas categorías y regiones.

DISCUSIÓN EN GENERAL

En discusión la idea de legislar sobre la iniciativa en referencia, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, expresó que la crisis sanitaria, sumado al desplome económico del sector del transporte escolar, que se viene arrastrando desde octubre del año pasado, dificulta considerablemente la posibilidad de que los actores del rubro puedan renovar sus vehículos durante el año en curso o el próximo.

Por tal razón, agregó, el proyecto de ley en estudio propone prorrogar, por sólo una vez, la antigüedad exigida a los vehículos en este ámbito en dos años.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, a su turno, manifestó que la coyuntura actual ha generado un enorme impacto en el transporte escolar, el que ya venía arrastrando

déficits, como se dijo, desde octubre de 2019, oportunidad en la cual muchos establecimientos educacionales suspendieron sus actividades.

Por tales razones, resaltó, se trata de un gremio particularmente afectado.

En seguida, refiriéndose a la regulación del particular, indicó que la misma se contempla en el Decreto Supremo N° 38, del año 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en donde se reglamenta el transporte remunerado de escolares.

En dicho cuerpo normativo, agregó, se establece, como regla general, que la antigüedad máxima permitida para los vehículos del rubro es de dieciséis años, ampliándose ello a dieciocho años en el caso de las zonas extremas.

De igual modo, añadió, tratándose de vehículos que se desempeñen en áreas rurales, la antigüedad en cuestión se determina de acuerdo al peso del móvil, en consecuencia, aquellos vehículos de un peso menor a los 3.860 kg. (tres mil ochocientos sesenta kilogramos) pueden tener una antigüedad máxima de dieciocho años, mientras que los móviles con un peso igual o superior a aquél, tendrán un límite tope de veintidós años.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, observó que la regulación en comento data de una época (1992) en donde las posibilidades de cambiar un vehículo eran menores a las que existen en la actualidad.

Posteriormente, indicó que los buses y minibuses que se desempeñan en zonas rurales constituyen, aproximadamente, el 10% del universo total (alrededor de dos mil quinientos), siendo el 90% restante móviles que ejercen sus labores en áreas urbanas (cercano a los veinticuatro mil).

En seguida, en lo relativo al número de vehículos cuya vigencia expiraría este año, por traspasar el límite máximo de antigüedad, expresó que ellos corresponden al 5,9% de los buses y minibuses que desempeñan en zonas rurales, a saber, setenta y dos buses y ciento cincuenta y nueve minibuses, y, aproximadamente, al 5% de los minibuses que realizan su labor en áreas urbanas, es decir, mil doscientos cincuenta y dos vehículos.

Asentado lo anterior, y destacando que, por cierto, cualquier ayuda que vaya en beneficio del sector es bienvenida, se debe tener presente que la accidentabilidad del rubro se ha mantenido durante el tiempo.

En tal sentido, precisó que, en el año 2019, se registraron trescientos treinta y tres lesionados en el transporte escolar (la mayoría con lesiones leves) y un fallecido.

Por consiguiente, añadió, al ser tal cifra una cantidad relativamente constante a lo largo de los años, se debe trabajar en la reducción de los siniestros, para lo cual no se puede pasar por alto que la antigüedad de los vehículos sí tiene relación con el punto, teniendo presente, además, que los móviles anteriores año 2007 no cuentan con la obligación de contar con cinturones de seguridad en los asientos, materia no menor en el análisis del particular.

De esa forma, subrayó, el Ejecutivo estima razonable centralizar los esfuerzos en este ámbito en la extensión de la antigüedad de los vehículos que se desempeñan en zonas urbanas, es decir, aquellos móviles cuya data máxima es de dieciséis años, pudiendo tal límite ser ampliado en dos años más.

Por el contrario, resaltó, en el caso de los vehículos que ejercen sus labores en áreas rurales, tal extensión no resulta adecuada, en tanto tratarse de móviles que, incluso, pueden llegar a una antigüedad de veintidós años, los cuales, sin perjuicio de que se sometan y aprueben las revisiones técnicas procedentes, no pueden ofrecer las mismas condiciones de seguridad que las máquinas más modernas.

En consecuencia, finalizó, la Cartera de Estado que representa se encuentra a favor de avanzar en la línea propuesta por la Moción en estudio, pero considerando la diferenciación previamente descrita.

La Presidenta de la Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH), señora Verónica Contreras, en primer orden, manifestó los deseos del gremio que encabeza de que el proyecto de ley en análisis concite un amplio respaldo en su tramitación.

Luego, destacó que es una preocupación constante de los transportistas escolares el adoptar las medidas de seguridad pertinentes para el ejercicio de su actividad. Lo anterior, observó, ya que un accidente significa un alto costo humano, sentimental y económico, sin perjuicio de la publicidad negativa que tales siniestros, por razones obvias, generan.

De ahí, añadió, que los actores del sector estén muy conscientes de la necesidad de adoptar todas las acciones que posibiliten un traslado seguro de los escolares a los establecimientos educacionales.

Posteriormente, resaltó que, desde octubre a la fecha, el gremio se encuentra en una situación crítica, por lo que la propuesta de las organizaciones es que se fije una antigüedad máxima de los vehículos en dieciocho años, en caso que se desempeñen en zonas urbanas.

En efecto, explicó que tales móviles no presentan un desgaste significativo, en tanto los recorridos que realizan no generan mayor deterioro al vehículo. Ello, subrayó, además está corroborado por las revisiones técnicas a las que se someten anualmente, las cuales, tratándose de móviles que superen los quince años, alcanzan las tres cada año.

En la misma línea, indicó que el sector está dispuesto a mantener tales controles y a continuar adoptando las medidas de seguridad pertinentes, en tanto deben conservar su capital de trabajo, habida consideración que, por la coyuntura actual, han agotado todos los ahorros que habían logrado realizar, por lo que no estarán en condiciones de efectuar una renovación de sus vehículos prontamente.

En consecuencia, fijándose el límite de antigüedad en dieciocho años, se establecería una regla igualitaria entre las zonas extremas y el resto del país.

Por otra parte, coincidió con el Ejecutivo en que la prórroga en cuestión no puede alcanzar a aquellos vehículos que ejecutan sus labores en áreas rurales, ya que móviles con una data de veintidós años parecieran haber llegado al tope de su vida útil en el rubro, especialmente si se considera que muchos de ellos se insertan en el sector luego de haber sido dados de baja, como locomoción colectiva, en la Región Metropolitana.

La Representante de Transportistas Escolares Independientes de la Región de Tarapacá, señora Ada del Castillo, a su turno, agradeció la oportunidad de dar a conocer la realidad de la zona que representa en la discusión del particular.

En esa línea, indicó que, efectivamente la situación de la Región de Tarapacá se diferencia de la del resto del país, ya que los vehículos de transporte son adquiridos en el marco de la Zona Franca de Iquique (en adelante, Zofri), por lo que cuentan con una antigüedad máxima de, aproximadamente, siete años.

Sin perjuicio de lo anterior, sostuvo que lo pertinente es que se disponga de una extensión de dos años para todos los vehículos que se desempeñen en áreas urbanas, independientemente de la región en que operen.

Por ende, añadió, los móviles de las zonas extremas debiesen ver ampliado, asimismo, el límite de antigüedad desde los dieciocho a los veinte años.

Por otra parte, señaló que si bien agradece las resoluciones de la autoridad para habilitar a los vehículos de transporte escolar a trabajar en otros sectores, la realidad, nuevamente, de comunas como Iquique o Alto Hospicio, contrasta con la del resto del territorio, en tanto, en estas latitudes, la adquisición de un vehículo resulta más fácil que en otras regiones, precisamente por la existencia de la Zofri, de ahí que no se generen mayormente fuentes alternativas de trabajo para los transportistas escolares, precisamente porque las personas se trasladan en móviles particulares.

A lo anterior, agregó, se debe sumar que el valor por cada alumno, como máximo, alcanza los $50.000.- (cincuenta mil pesos), por lo que el impacto de la crisis se resiente con mayor dureza.

A su vez, en lo concerniente a la accidentabilidad que presenta el rubro, resaltó que, más allá de los trescientos treinta y tres lesionados a los que se refirió el señor Subsecretario, se debe tener presente el porcentaje que dicha cifra representa en el global del sector, el cual resulta considerablemente bajo si se analiza el universo total.

En seguida, recalcó que las consecuencias negativas en este contexto golpean tanto a los transportistas, a los

conductores y a los auxiliares, de ahí que, sólo en el caso de la comuna de Iquique, las familias afectadas sean cuatrocientas veinte.

En tal sentido, solicitó a las autoridades mayor proactividad para que aquéllas puedan ser inscritas en el Registro Social de Hogares.

Por último, afirmó que la prórroga de dos años impedirá que se acreciente la cesantía en el rubro, destacando que ello tampoco generará costos al Estado, en tanto los transportistas escolares seguirán pagando su permiso de circulación, su seguro obligatorio y sus revisiones técnicas en conformidad con el ordenamiento.

Finalmente, destacó que esta es la primera vez que el gremio efectúa una petición de esta naturaleza, en tanto siempre haberse destacado por su autonomía.

El Vicepresidente de la Confederación Gremial Nacional de Transporte Escolar de Chile (CONATECHI), señor Jorge Klenner, por su parte, manifestó que, sin perjuicio del gran impacto de la crisis en curso, muchos transportistas se han mantenido en el sistema, incluso con máquinas más antiguas, lo que debe ser reconocido.

En seguida, explicó que, inicialmente, se reglamentó una antigüedad máxima para los vehículos del rubro de dieciocho años.

Luego, agregó, en una medida, a su juicio, no mayormente estudiada, y sin escuchar la opinión del gremio, se redujo tal límite a trece años, lo que condujo a situaciones críticas y a la quiebra de muchos empresarios del sector.

Posteriormente, se modificó tal tope a catorce años en el caso de la Región Metropolitana, para finalmente arribar al criterio actual de dieciséis años.

En tal sentido, recordó haber sido enfático en la necesidad de extender la antigüedad en cuestión con el ex Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, sin que en esa época se adoptaran las medidas en comento.

Por todas estas razones, es que considera que el plazo de dieciocho años es el adecuado para esta actividad, en tanto los vehículos se someten a tres revisiones técnicas al año, arrojando muy buenos resultados mecánicos, los que son corroborados por los parámetros que siguen las plantas de revisión técnica para tal efecto, las que se cercioran que los móviles se encuentren en condiciones de circular por las vías del país de forma segura.

En tal escenario, prosiguió, el límite de los dieciocho años resulta del todo razonable, en tanto, subrayó, se conservarían las tres revisiones técnicas antes aludidas.

Por otro lado, en lo referente al número de vehículos, indicado por el señor Subsecretario, cuya vigencia caducaría este año, expresó que, más allá de que se señala por aquél que sólo alcanzarían al 5% del total del parque, se debe tener en consideración que los actores del rubro no podrán retomar normalmente sus ingresos y actividades.

En efecto, es totalmente incierto el escenario de vuelta a clases, desconociéndose el protocolo que se seguirá con tal finalidad, cuántos alumnos efectivamente retornarán y qué número de estudiantes podrá ser trasladado en un transporte escolar.

A lo anterior, resaltó, se debe sumar el hecho de que muchos apoderados han experimentado una merma económica considerable, por lo que, probablemente, no puedan contratar el servicio de transporte escolar.

De ese modo, señaló que los ingresos del rubro serán, cuando paulatinamente se vuelva a las clases presenciales, muy inferiores a lo que son normalmente.

Esto, prosiguió, da cuenta de que la recuperación económica del gremio será lenta, por lo que se precisa que se otorguen dos años adicionales de antigüedad a los vehículos, ya que todos los móviles de fecha 2005, 2006 o 2007 no podrán ser renovados fácilmente en el corto y mediano plazo.

Por último, en lo relativo a la accidentabilidad de los vehículos del transporte escolar, destacó que tales siniestros no son necesariamente provocados por dichos móviles, sino que mayoritariamente

por terceros, siendo la culpabilidad de los actores del rubro en esos episodios considerablemente baja.

La Presidenta de la Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH), señora Verónica Contreras, a partir de lo expuesto por la señora del Castillo, indicó que, efectivamente, debe analizarse la posibilidad de prórroga de dos años a los vehículos que se desempeñan en zonas urbanas en todo el país, entendiendo que en las zonas extremas existen menos oportunidades alternativas de trabajo.

Finalmente, subrayó que, de acuerdo a cifras de Carabineros de Chile de hace algún tiempo atrás, en nueve de cada diez accidentes en los cuales estaba involucrado un vehículo de transporte escolar, el siniestro era ocasionado por un tercero.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, manifestó que recogerá los planteamientos vertidos en el presente debate durante la discusión en particular, en especial la diferenciación de las categorías para efectos de establecer una prórroga transitoria de dos años adicionales al límite de antigüedad fijado al día de hoy en el ordenamiento.

VOTACIÓN EN GENERAL

En votación el proyecto de ley, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), Chahuán, García Huidobro y Soria, lo aprobó en general.

- - - - - - -

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones os propone aprobar en general:

PROYECTO DE LEY:

“**Artículo único**.- Modifícase, en forma excepcional, por el presente año, el artículo 10 del Decreto Supremo N° 38, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el transporte remunerado de escolares, extendiendo en dos años el plazo máximo de operación permitido para cada vehículo de transporte remunerado de escolares, dentro de sus respectivas categorías y regiones.”.

- - - - - - -

Acordado en sesión celebrada el día **6 de mayo de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Francisco Chahuán Chahuán, Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga.

Sala de la Comisión, a 12 de mayo de 2020.

LUIS SEPÚLVEDA VARGAS
Abogado Secretario Accidental de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, SOBRE PLAZO DE OPERACIONES DE FURGONES ESCOLARES.

BOLETÍN N° 13.486-15

I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** prorrogar, excepcionalmente y por una vez, el plazo máximo de antigüedad que deben cumplir los vehículos del transporte escolar en nuestro país, ampliándolo en dos años.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general **(4x0).**

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN**: la Moción está estructurada sobre la base de un artículo único.

IV.**NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no presenta.

V.**URGENCIA**: no presenta.

VI.**ORIGEN E INICIATIVA**: Senado. Moción de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán, Carlos Bianchi, Juan Pablo Letelier y Jorge Pizarro.

VII.**TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: primer trámite.

VIII.INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: ingresó al Senado con fecha 29 de abril de 2020, dándose cuenta en la sesión ordinaria 21ª, de data 5 de mayo de 2020, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX.**TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe, aprobado en general.

X.**LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA**:

- Decreto con fuerza de ley Nº 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley de Tránsito.**

- Ley N° 19.831, que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

- Decreto Supremo N° 38, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que **reglamenta el transporte remunerado de escolares**. Artículo 10.

Valparaíso, a 12 de mayo de 2020.

LUIS SEPÚLVEDA VARGAS
Abogado Secretario Accidental de la Comisión