



INFORME DE LA COMISIÓN DE CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE EL 27 DE JUNIO COMO DÍA NACIONAL DE LA TRABAJADORA Y DEL TRABAJADOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

BOLETÍN N° 9.448-13 (S)

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Cultura, Artes y Comunicaciones viene en informar el proyecto de ley referido en el epígrafe, en segundo trámite constitucional y primero reglamentario, de origen en una moción de la senadora señora Isabel Allende Bussi y de los senadores señores Alejandro Navarro Brain y Ricardo Lagos Weber y de los exsenadores señores Eugenio Tuma Zedán y Patricio Walker Prieto.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 260 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley, por tratarse de un proyecto de artículo único.

Durante su análisis, la Comisión contó con la colaboración y asistencia de los señores Luis Núñez Cartagena, vocero nacional de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile; Rodolfo Arenas Mella, vocero de Tarapacá; Hugo Arce Cuadro, vocero de Valparaíso y Luis Hernández Ruiz, vocero de Puerto Montt, todos de la misma Asociación.

I.- IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES.

La idea matriz consiste en instituir el 27 de junio de cada año como el “Día Nacional del Trabajador del Transporte Público” en homenaje al conductor del Transantiago y dirigente sindical fallecido, señor Marcos Cuadra Saldías y en reconocimiento a los trabajadores de este sector por la abnegada labor que desarrollan.

II.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

Para efecto de lo establecido en los números 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º y 9º del artículo 304 del Reglamento de la Corporación, la Comisión dejó constancia de lo siguiente:

1. Normas de quórum especial.

No contiene artículos de quórum especial.

2. Normas que requieran trámite de Hacienda.

No contempla disposiciones que requieran ser conocidas por la Comisión de Hacienda.

3. Artículos aprobados en los mismos términos propuestos por el Senado.

No hay normas en tal situación.

4. Adiciones y enmiendas que la Comisión aprobó en la discusión particular.

De conformidad con lo establecido por el artículo 304, numeral 7°, del Reglamento de la Corporación, se deja constancia que la Comisión introdujo las siguientes enmiendas al texto propuesto por el Senado:

Epígrafe

- Ha intercalado en el título del proyecto de ley entre los vocablos “Nacional” y “del” las palabras “de la Trabajadora y”.

Artículo único

- Ha agregado entre los vocablos “Nacional” y “del” las palabras “de la Trabajadora y”.

5. Artículos e indicaciones rechazadas.

No hay disposiciones ni indicaciones en tal situación.

6. Diputado informante.

Se designó al señor Alejandro Bernales Maldonado y como suplente a la diputada señora Carolina Marzán Pinto.

III.- ANTECEDENTES.

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

A) ANTECEDENTES JURÍDICOS

- Numeral 5) del artículo 63 de la Constitución Política de la República.

B) ANTECEDENTES DE HECHO

Los autores de la moción señalan que su fundamento radica, en primer lugar, en el lamentable hecho ocurrido el día 2 de junio del año 2014, cuando el entonces conductor del Transantiago y Presidente del Sindicato N° 2 de la empresa Redbus Urbano, señor Marcos Cuadra Saldías, al hacer ingreso a su jornada laboral y vistiendo su uniforme de trabajo, procedió a prenderse fuego, sufriendo graves quemaduras en el 90% de su cuerpo falleciendo, por la gravedad de sus lesiones el 27 de junio de dicho año.

Tal acontecimiento, añaden, cuya realización habría sido anunciada a sus compañeros de trabajo, fue motivada por el constante incumplimiento de las normas laborales de los trabajadores del transporte público, especialmente en lo referente al no pago de sus remuneraciones y prácticas de amedrentamiento padecidas por los dirigentes sindicales del sector.

En ese orden de cosas, la iniciativa resalta que el gesto del señor Cuadra, y su posterior deceso, generó una serie de reacciones de diversas autoridades. Así, agregan que los ministros del Trabajo y Previsión Social y de Transportes y Telecomunicaciones de la época, lamentaron públicamente el hecho y manifestaron la voluntad del Gobierno para seguir trabajando con todos los actores involucrados, en una mesa técnica conformada por operadores y dirigentes para mejorar las condiciones

laborales. Lamentablemente, a seis años de ese compromiso, no se han vislumbrado los cambios demandados.

Por otra parte, los autores precisan que las figuras contractuales utilizadas por las empresas operadoras de transporte público se caracterizan por generar inestabilidad en el empleo, reducción unilateral de las remuneraciones, prácticas antisindicales y vulneración de las disposiciones sobre la jornada de trabajo y los descansos. Asimismo, resaltan la falta de medidas de fiscalización efectivas, sin perjuicio de notar, además, la inobservancia de las normas sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.

En consecuencia, la iniciativa pretende reconocer el gesto del señor Marcos Cuadra, quien dio su vida para visibilizar las injusticias experimentadas y que, en la actualidad, todavía afectan a los trabajadores del sector, razón por la cual la moción aboga por otorgar un justo reconocimiento no sólo a esta víctima, sino que, por su intermedio, a todos sus excompañeros y colegas, con la finalidad de subrayar la necesidad de respetar la dignidad y los derechos de los trabajadores del transporte público.

IV. RESUMEN DEL CONTENIDO APROBADO POR EL H. SENADO.

De conformidad a lo dispuesto en el numeral 2° del artículo 304 del Reglamento de la Corporación el texto aprobado por el H. Senado consta de un artículo único que declara el 27 de junio de cada año como el “Día Nacional del Trabajador del Transporte Público”.

V. SÍNTESIS DE LA DISCUSIÓN EN LA COMISIÓN Y ACUERDOS ADOPTADOS.

a) DISCUSIÓN GENERAL.

Luis Núñez Cartagena, vocero nacional de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile.

Expresó que la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile agrupaba a federaciones y sindicatos de las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Biobío, La Araucanía, Osorno, Puerto Montt y la Provincia de Talagante.

En cuanto al proyecto de ley precisó que intentaba otorgar un gesto de reconocimiento al señor Marcos Cuadra Saldías, al conductor y dirigente sindical de Redbus, quien, el 2 de junio del año 2014, se prendió fuego como un modo de visibilizar las demandas laborales del sector y los considerables problemas que debían enfrentar día a día en sus trabajos como conductores del Transantiago. Lamentablemente, 25 días después, el 27 de junio de 2014, falleció, de ahí que esta iniciativa pretendía establecer tal data como el día nacional del trabajador del transporte público, a fin de conmemorar y recordar en forma permanente a esta víctima, así como hacer visible los desafíos que afrontan diariamente los trabajadores de este importante rubro.

Enfatizó que la drástica decisión del señor Cuadra había sido motivada por las constantes prácticas antisindicales que debió soportar y por los abusos que sistemáticamente ejercen los empresarios de transporte público en contra de los conductores, y que, no obstante el compromiso asumido por las autoridades de la época y a seis años de ese fatídico día, la situación no había cambiado, aun cuando reconoció que en la Región Metropolitana había mejorado medianamente el sistema de trabajo.

Manifestó, en su calidad de dirigente sindical, no entender las razones por las cuales en las regiones las condiciones laborales de los conductores eran tan

precarias así como el motivo por los cuales las autoridades de transporte y del sector del trabajo hacían vista gorda frente a un sistema obsoleto y abusivo.

Calificó como inconcebible que en el S. XXI todavía existieran conductores de locomoción colectiva sin contrato de trabajo, con jornadas de trabajo de 16 horas diarias, empresarios que inventen contratos de arriendo para eludir su responsabilidad y las eventuales fiscalizaciones, conductores expuestos a listas negras por reclamar sus derechos lo que significa que no pueden trabajar en ninguna línea de taxibuses, múltiples causas judiciales por desafueros sindicales impetradas por empresarios con el fin de deshacerse de los dirigentes, así como el hecho de que en plena pandemia cientos de conductores carezcan de protección social, lo que ha provocado que conductores de todas las regiones del país no tengan sueldo a fin de mes.

Enfatizó que la gravedad de la situación descrita, se graficó en lo sostenido en la Comisión de Trabajo y Previsión Social en cuanto a que *“el sector del transporte es uno en los que menos se protegen los derechos de los trabajadores respecto al tipo de contrato, régimen remuneracional, sindicalización, institucionalidad, horarios de trabajo, fiscalización y mutualidad”* y, en ese sentido, estimó urgente formar una comisión investigadora para determinar la responsabilidad de los organismos del Estado en el incumplimiento de la legislación laboral vigente.

Observó que la pandemia por coronavirus había acentuado la precariedad existente en el sector, pues dejó a trabajadores sin ingresos diarios ya que producto de las cuarentenas los pasajeros habían disminuido y ante la imposibilidad de los trabajadores del sector de acogerse a la ley de protección al empleo al no contar con contrato laboral, y producto de aquello, quedando ellos y sus familias sin ningún ingreso.

Agregó que la actividad que representa constituye un sector esencial, que no obstante ha sido olvidado, pues aun cuando se dictó una ley que otorgó un bono de transporte de \$350.000 para dueños y conductores, estos últimos no fueron los más beneficiados. En este sentido, denunció que miles de conductores no habían podido optar a este bono, porque en la letra chica se contemplaron exclusiones para los relevos, para quienes trabajaran para dueños que contaran con licencia de conducir profesional y, además, se descuenta del bono, la ayuda recibida mediante el ingreso familiar de emergencia. Asimismo, subrayó las muchas trabas que han experimentado en el sistema tecnológico implementado por el Ministerio de Transporte para postular.

Señaló que el país y el parlamento tenían una deuda con Marcos Cuadra y con los miles de conductores de transporte público, y que por ello, aprobar esta iniciativa contribuiría en parte al reconocimiento de la importancia del sector y a los miles de conductores de transporte público.

Finalizada su exposición, el diputado **Labra** expresó que de la lectura de los fundamentos del proyecto quedaba en evidencia las constantes violaciones a los derechos de los trabajadores, situación que llevaron al señor Marcos Cuadra a inmolarse en denuncia a las malas condiciones laborales.

Lamentó que transcurridos seis años desde ese triste hecho, aún persistiera el mismo escenario de precariedad y de abuso laboral y, en ese sentido, consideró que reconocer el sacrificio del señor Cuadra tenía un sentido profundo.

El diputado **Díaz** afirmó que este sector era uno de los más precarios en Chile y con los mayores niveles de abuso laboral, junto al trabajo de los temporeros agrícolas, precisamente por las razones expresadas en la presentación del señor Núñez. Destacó que el Estado no exigía el cumplimiento de los contratos y no distingue entre conductores y propietarios.

Manifestó que la aprobación de esta iniciativa realzaría esta actividad pero también rebelaba una realidad de abuso y explotación laboral, que se mantiene, aun cuando el Estado en los últimos veinte años había invertido en transporte público más que toda su historia.

En cuanto a las regiones, insistió en la urgencia de una política efectiva de los fondos espejo, es decir, de los dineros que se destinan a regiones para compensar el Transantiago.

La diputada **Marzán** junto con manifestarse a favor de la iniciativa, indicó estar consciente de la realidad que vivían los conductores y, en este sentido, realzó que cuando se consagraba un día para conmemorar un hecho a un sector de la sociedad se intentaba evidenciar una realidad o a grupo particular que demandaba necesidades urgentes. En esta línea, observó que generalmente detrás de las motivaciones de estas declaratorias existían historias de dolor, de reconocimiento, de alegría y de conquista, y, por ello, calificó de importantes estas iniciativas.

La Comisión coincidiendo con los propósitos perseguidos por la iniciativa, aprobó la idea de legislar por **unanimidad**, con los votos de la diputada Carolina Marzán y de los diputados Florcita Alarcón, Boris Barrera, Alejandro Bernales, Marcelo Díaz, Amaro Labra y Renzo Trisotti (7-0-0).

b) DISCUSIÓN PARTICULAR.

Epígrafe

El proyecto de ley se denomina que “Establece el 27 de junio como Día Nacional del Trabajador del Transporte Público.”.

La diputada Carolina Marzán presentó una indicación para intercalar entre los vocablos “Nacional” y “del” las palabras “de la Trabajadora y”.

Sometida a votación la indicación fue aprobada por **unanimidad**, con los votos de la diputada Carolina Marzán y de los diputados Florcita Alarcón, Boris Barrera, Alejandro Bernales, Marcelo Díaz, Amaro Labra y Renzo Trisotti (7-0-0).

Artículo único

Instituye el 27 de junio como el “Día Nacional del Trabajador del Transporte Público.”.

La diputada Carolina Marzán formuló una indicación para intercalar entre los vocablos “Nacional” y “del” las palabras “de la Trabajadora y”.

La señora diputada resaltó la importancia de usar en la ley un lenguaje inclusivo porque perseguía objetivos sociales como el de democratizar el lenguaje y dar visibilidad a las mujeres, logrando de esta manera, caminar hacia una sociedad más igualitaria y transparente. En ese sentido propuso incluir a las trabajadoras tanto en el texto de esta iniciativa como en su título, porque si bien en cantidad no eran muchas, existían mujeres que se desempeñaban en el transporte público.

De este modo, y entendiendo la necesidad de avanzar en la construcción de una sociedad más justa y democrática, indicó la necesidad de políticas

laborales y de acciones que permitieran velar por el respeto a los principios de igualdad, libertad y no discriminación sobre la base del sexo en los procedimientos y normativas internas del sector del transporte público.

Sometido a votación el artículo único en conjunto con la indicación fue aprobado por **unanimidad**, con los votos de la diputada Carolina Marzán y de los diputados Florcita Alarcón, Boris Barrera, Alejandro Bernales, Marcelo Díaz, Amaro Labra y Renzo Trisotti (7-0-0).

VI. TEXTO DEL PROYECTO COMO QUEDARÍA EN VIRTUD DEL LOS ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN.

Por las razones señaladas y por las que expondrá oportunamente el Diputado Informante, la Comisión de Cultura, Artes y Comunicaciones recomienda aprobar el proyecto de conformidad al siguiente texto:

PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Institúyese el 27 de junio como el “Día Nacional de la Trabajadora y del Trabajador del Transporte Público.”.

Tratado y acordado según consta en el acta de la sesión de 25 de noviembre de 2020, con la asistencia de los diputados Florcita Alarcón Rojas (Presidente), Nino Baltolu Rasesa, Alejandro Bernales Maldonado, Andrés Celis Montt, Luciano Cruz-Coke Carvallo, Marcelo Díaz Díaz, Tomás Fuentes Barros, Amaro Labra Sepúlveda, Carolina Marzán Pinto, Renzo Trisotti Martínez y Daniel Verdessi Belemmi.

Asistió, además, el diputado Boris Barrera Moreno en remplazo de la diputada Marisela Santibáñez Novoa.

Sala de la Comisión, a 25 de noviembre de 2020.

CLAUDIA RODRÍGUEZ ANDRADE
Abogada Secretaria de la Comisión