Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

Historia de la Ley

Nº 20.604

Modifica la ley N°18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional

Téngase presente

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información disponible en sus archivos.

Se han incluido los distintos documentos de la tramitación legislativa, ordenados conforme su ocurrencia en cada uno de los trámites del proceso de formación de la ley.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley.

Para efectos de facilitar la revisión de la documentación de este archivo, se incorpora un índice.

Al final del archivo se incorpora el texto de la norma aprobado conforme a la tramitación incluida en esta historia de ley.

Índice

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados **4**
1.1. Moción Parlamentaria 4
1.2. Indicación Sustitutiva del Ejecutivo 7
1.3. Indicación Sustitutiva del Ejecutivo 9
1.4. Informe de Comisión de Obras Públicas 12
1.5. Discusión en Sala 23
1.6. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora 31

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado **33**
2.1. Primer Informe de Comisión de Transportes 33
2.2. Discusión en Sala 46
2.3. Boletín de Indicaciones 60
2.4. Segundo Informe de Comisión de Transportes 63
2.5. Discusión en Sala 93
2.6. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen 95

3. Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados **98**
3.1. Discusión en Sala 98
3.2. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora 111

4. Trámite Finalización: Cámara de Diputados **112**
4.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo. 112

5. Publicación de ley en Diario Oficial **115**
5.1. Ley N° 20.604 115

MOCIÓN PARLAMENTARIA

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

1.1. Moción Parlamentaria

Moción de los señores Diputados don Germán Becker Alvear, Mario Bertolino Rendic, José Manuel Edwards Silva, Rene Manuel García García, Joaquín Godoy Ibañez, Cristián Monckeberg Bruner, Nicolás Monckeberg Díaz, Leopoldo Pérez Lahsen, Frank Sauerbaum Muñoz y la Diputada doña Marcela Sabat Fernández. Fecha 18 de noviembre, 2010. Cuenta en Sesión 103. Legislatura 358.

Modifica la Ley de Tránsito N° 18.290, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional
Boletín N° 7319-15

FUNDAMENTOS:

– En Transansantiago actualmente existen más de 15.000 conductores, los que deberían ser reemplazados (por retiro, jubilación y especialmente debido a renovación de la planta por falta de calificación) a una tasa de 10% anual, lo que nos da un requerimiento de, al menos, 1.500 conductores nuevos al año.
– En el caso de los camiones, también la tasa de crecimiento anual de la industria es de aproximadamente un 10%. En este caso la necesidad llegaría a cerca de 14.000 conductores por año.

– Hoy en día para obtener licencia profesional A3, se necesita:
a) estar en posesión de licencia A2, la que permite conducir vehículos motorizados de transporte de pasajeros con capacidad de hasta 17 asientos, la que se obtiene luego de un curso de 150 horas.

b) Luego de 2 años, realizar el curso de licencia A3 propiamente tal, también con una duración de 150 horas y sin nuevos aportes en ca pacitación.

En síntesis, hoy en día para obtener una licencia A3, y también para el caso de licencias AS, de acuerdo a la ley y en virtud de las exigencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se requiere (300 horas en total):

1° Curso de 150 horas inicial:

<u>Contenidos del curso</u>

MOCIÓN PARLAMENTARIA

- Teoría del tránsito.
- Reglamento del transporte.
- Técnicas de conducción preventiva.
- Aspectos psicológicos y comunicacionales.
- Mecánica básica y mantención preventiva del vehículo.
- Prevención de riesgos y combate de incendios.
- Primeros auxilios.
- Conducción práctica.
- Evaluaciones psicológicas y psicotécnicas.

2° Curso de 150 horas a los 2 años: Exactamente las mismas materias anteriores.

– La presente propuesta supone un curso de 400 horas, que contempla todas las materias obligatorias exigidas por el Ministerio de Transportes, agregando temas importantes para una buena labor profesional como por ejemplo:

- Manejo de stress, aspectos psicológicos de la conducción.
- Autocuidado: manejo de la fatiga.
- Comunicación y trabajo en equipo.
- Manejo de conflicto con los usuarios.
- Calidad de servicio en el transporte de pasajeros.
- Las 3 E: Conducción eficiente, ecológica y económica.

- La certificación será realizada por una Universidad mediante el uso de simuladores de inmersión total que permite medir a los conductores en situaciones reales no medibles en la forma tradicional (accidentes imprevistos, cruce de peatones, etc.)

– Además, el simulador permite medir la calidad de la conducción: capacidad de aceleración y frenado, apropiada evaluación de distancias y velocidades, ahorro de combustible, etc.

- Cabe señalar que en este proyecto confluye la voluntad de los operadores del Transantiago, y su viabilidad esta acreditada por estudios de la Universidad de Navarra, quien elaboro un modelo de escuela de conductores que ya funciona con este sistema, modelo que seria aplicable al caso nacional. Asimismo, el proyecto ha sido aprobado desde el punto de vista de su factibilidad y conveniencia, por la Universidad de Santiago, que ya cuenta con simuladores de Inmersión total. Además, se han pronunciado favorablemente los fabricantes Volvo y Scania, y la empresa Lander, fabricante de la tecnología empleada en los simuladores.

MOCIÓN PARLAMENTARIA

Por lo anteriormente expuesto, venimos en presentar el siguiente proyecto de ley.

PROYECTO DE LEY

Artículo único: Agregase al artículo 13, párrafo segundo, acápite de licencia profesional, de la Ley 18.290 sobre transito, el siguiente numero 5:

5.- Acreditar, para el caso de la licencia Clase A-3 y A5, en aquellos casos que no se acredite la posesión de licencias A-1, A-2 y A-4 señalado en el numero anterior , el haber aprobado curso teórico práctico de a lo menos 400 horas, en una escuela de conductores profesionales reconocida por el Estado, y cuya certificación se otorgue por una Universidad reconocida por este, mediante simuladores de inmersión total u otra tecnología similar aprobada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1.2. Indicación Sustitutiva del Ejecutivo

Fecha 02 de mayo, 2011. Indicación Sustitutiva al Proyecto de Ley. Cuenta en Sesión 60. Legislatura 359.

FORMULA INDICACIÓN SUSTITUTIVA AL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA OBTENER LICENCIA PROFESIONAL (Boletín N° 7.319-15).

SANTIAGO, mayo 02 de 2011.-

A S.E. EL PRESIDENTE DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.

Nº 042-359/

Honorable Cámara de Diputados:

En uso de mis facultades constitucionales, vengo en formular la siguiente indicación sustitutiva al proyecto de ley de la referencia, originado en la moción presentada con fecha 18 de noviembre de 2010 por los Honorables Diputados, señores Germán Becker Alvear, Mario Bertolino Rendic, José Manuel Edwards Silva, René Manuel García García, Joaquín Godoy Ibáñez, Cristián Monckeberg Bruner, Nicolás Monckeberg Díaz, Leopoldo Pérez Lahsen, Marcela Sabat Fernández, Frank Sauerbaum Muñoz; a fin de que sea considerada durante la discusión del mismo en el seno de esa H. Corporación:

AL ARTÍCULO ÚNICO.-

-Para reemplazarlo, por el siguiente:

"Artículo único: Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se encuentra fijado en el numeral 1 del decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2007:

1. Agréguese al artículo 13, párrafo segundo, acápite de licencia profesional, de la ley N° 18.290 sobre tránsito, 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 similar, en una escuela de

INDICACIÓN SUSTITUTIVA EJECUTIVO

conductores profesionales reconocida por 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.”.

2. Agréguese al artículo 33 el siguiente inciso final:

“Sin perjuicio de la libertad señalada en el inciso precedente, el programa del curso especial especificado en el número 5) del artículo 13 deberá incluir los contenidos mínimos que mediante Reglamento determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y tener una duración de a lo menos 400 horas cronológicas.”.

Dios guarde a V.E.,

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

1.3. Indicación Sustitutiva del Ejecutivo

Fecha 05 de diciembre, 2011. Indicación Sustitutiva al Proyecto de Ley. Cuenta en Sesión 121. Legislatura 359.

RETIRA INDICACION SUSTITUTIVA Y FORMULA INDICACIÓN SUSTITUTIVA AL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA OBTENER LICENCIA PROFESIONAL (Boletín N° 7.319-15).

A S.E. EL PRESIDENTE DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.

SANTIAGO, 05 de diciembre de 2011.-

Nº 415-359/

Honorable Cámara de Diputados:

En uso de mis facultades constitucionales, vengo en retirar la indicación sustitutiva ingresada a esta H. Cámara mediante oficio N° 042-352 durante julio del presente año, y formular la siguiente indicación sustitutiva al proyecto de ley de la referencia, originado en la moción presentada con fecha 18 de noviembre de 2010 por los Honorables Diputados, señores Germán Becker Alvear, Mario Bertolino Rendic, José Manuel Edwards Silva, René Manuel García García, Joaquín Godoy Ibáñez, Cristián Monckeberg Bruner, Nicolás Monckeberg Díaz, Leopoldo Pérez Lahsen, Marcela Sabat Fernández, Frank Sauerbaum Muñoz; a fin de que sea considerada durante la discusión del mismo en el seno de esa H. Corporación.

La presente indicación sustitutiva reemplaza a la anteriormente presentada por el Ejecutivo en este primer Trámite Constitucional –y que en este acto se retira-, e incorpora algunos análisis más recientes de los que se dará debida cuenta durante la tramitación del proyecto de ley, en la oportunidad correspondiente.

La indicación sustitutiva es la siguiente:

AL ARTÍCULO ÚNICO.-

- Para reemplazarlo, por el siguiente:

"Artículo único: Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se encuentra fijado en el numeral 1 del decreto con fuerza de ley

INDICACIÓN SUSTITUTIVA EJECUTIVO

N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2007:

1. Agréguese al artículo 13, párrafo segundo, acápite de licencia profesional, de la ley N° 18.290 sobre tránsito, 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.".

2. Agréguese 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 y máximo de horas realizadas en simulador y todas las materias relacionadas con su debida instrucción.".

3. Modifíquese el artículo 37 en el sentido de reemplazar en su inciso primero, el párrafo situado entre el punto seguido (.) que sigue a "reconocimiento oficial" y la coma (,) que antecede a "podrá solicitar" por el 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".

ARTICULO TRANSITORIO, NUEVO.

- Para incorporar el siguiente artículo transitorio, nuevo**:**

"Artículo Transitorio: 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."

Dios guarde a V.E.,

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

1.4. Informe de Comisión de Obras Públicas

Cámara de Diputados. Fecha 16 de enero, 2012. Cuenta en Sesión 134. Legislatura 359.

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N°18.290, DE TRÁNSITO, ESTABLECIENDO REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA OBTENER LICENCIA PROFESIONAL.
BOLETÍN N°7.319-15.-

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del proyecto de ley, iniciado en una moción de los Diputados señores Becker, Bertolino, Edwards, García, Godoy, Monckeberg, don Cristián; Monckeberg, don Nicolás; Pérez, don Leopoldo; Sabat, doña Marcela, y Sauerbaum, por el que se modifica la ley N°18.290, de Tránsito, con el fin de establecer requisitos alternativos para obtener la licencia profesional. Su urgencia ha sido calificada de "suma", en todos sus trámites.

El proyecto tiene por objeto 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, acceder a licencia profesional clases A-3 y A-5, previo examen práctico y teórico aprobado en la municipalidad respectiva

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se hace constar lo siguiente.

a) El artículo transitorio es nuevo.

b) El proyecto no contiene normas de quórum calificado.

c) El proyecto no contiene normas que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda.

d) No hay indicaciones rechazadas

e) Dos indicaciones aprobadas.

f) El proyecto fue aprobado en general por la unanimidad de los Diputados presentes señores Bobadilla, Hasbún, Hernández, Norambuena; Pacheco, doña Clemira, y Pérez, don Leopoldo.

g) Diputado Informante: García, don René Manuel.

****

La Comisión contó con la asistencia y la colaboración del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones señor Pedro Pablo Errázuriz Domínguez; de la Subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt Hesse; de la Directora Ejecutiva de CONASET, señora Francisca Yáñez, y los asesores del Ministerio, señora Romina Garrido y el abogado señor Juan Carlos González.

También participaron, invitados por la Comisión, los Ingenieros en Tránsito, señores Carlos Román y Jaime Bravo.

I.- ANTECEDENTES GENERALES.

Se indica en la moción que para obtener actualmente una licencia profesional, es necesario acreditar haber estado en posesión de la licencia Clase B durante dos años; aprobar los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente reconocidas por el Estado, y acreditar, en caso de la Clase A-3, haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Profesional Clases A-1, A-2, A-4 o A-5. Cuando se trata de una licencia Clase A-5, los postulantes deberán acreditar haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la licencia profesional Clases A-2, A-3 o A-4.

Se plantea que para obtener una licencia A-3, y para el caso de licencias A-5, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones exige de acuerdo a la ley, la aprobación de un curso de 300 horas, en total, que comprenda conocimientos acerca de teoría del tránsito, reglamentos del transporte, técnicas de conducción preventiva, aspectos psicológicos y comunicacionales, mecánica básica y mantención preventiva del vehículo, prevención de riesgos y combate de incendios, primeros auxilios, conducción práctica, evaluaciones psicológicas y psicotécnicas.

II.- FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

Esta iniciativa se fundamenta en que actualmente existen más de 15.000 conductores del transporte público metropolitano, que deberían ser reemplazados, ya sea por retiro, por tener que acogerse a jubilación o por tener que hacer una renovación de conductores en diferentes empresas de transporte. Lo cual, significa tener una tasa del 10% anual, situación que significa tener que renovar unos 1.500 conductores nuevos, por año.

En el caso de los de camiones, también existe una tasa de crecimiento anual de la industria, que también es de aproximadamente un 10%. Por lo tanto, en este caso la necesidad llegaría a cerca de 14.000 conductores por año.

Para lo cual, el proyecto propone agregar a las exigencias establecidas en la ley, otras tales como: cursos de manejo de stress, aspectos psicológicos de la conducción, auto cuidado, manejo de la fatiga, comunicación y trabajo en equipo, manejo de conflicto con los usuarios, calidad de servicio en el transporte de pasajeros, y conducción eficiente, ecológica y económica, llegando a un total de 400 horas en 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.

Cabe destacar, que dichos simuladores permiten medir a los conductores en situaciones reales, no medibles en la forma tradicional, como accidentes imprevistos, cruce de peatones, etcétera. Además, permite medir la calidad de la conducción, capacidad de aceleración y frenado apropiadas, evaluación de distancias y velocidades, ahorro de combustible, etcétera.

III.- IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República, y en los incisos primeros de los artículos 24 y 32 de la ley N°18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose por tales las contenidas en la moción.

De acuerdo con esto último, la idea matriz es 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 similar, en una escuela de conductores profesionales reconocida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

IV.- ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO-CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No los hay.

V.- ARTÍCULOS QUE DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

No los hay.

VI.- INDICACIONES RECHAZADAS.

No las hay.

VII.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

Discusión general.-

A la discusión en general del proyecto habida en el seno de vuestra Comisión concurrió **el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones señor Pedro Pablo Errázuriz,** quien expuso el parecer del Ejecutivo respecto de la iniciativa en informe.

Señaló que valora esta iniciativa presentada por varios señores Diputados, por cuanto, que con la implementación de simuladores en las escuelas de conductores profesionales se puede contar con choferes mejor preparados para enfrentar las condiciones de tránsito en máquinas pesadas, ya sea de transporte de pasajeros o de carga. Además, indicó que este proyecto tiene relación con las políticas que desea establecer el Ministerio para los choferes profesionales, las que se basan en una mejor preparación de los conductores, legislación específica y mayor fiscalización. Por esas razones, el Ejecutivo ha formulado una indicación sustitutiva, con el objeto de mejorar sustancialmente el texto de dicha moción.

Por último, indicó que este sistema que se plantea en este proyecto, ya se encuentra implementado en España y en Francia y el costo de dicha tecnología sería de cargo de las empresas.

****

La Directora Ejecutiva de CONASET, señora Francisca Yáñez, explicó que el Sistema de Transporte Público de Santiago cuenta con 15.000 conductores, los que deberían renovarse a una tasa aproximada de 10 por ciento anual; o sea, 1.500 nuevos conductores por año. Para conductores de camiones, se considera una proporción similar.

Además, destacó que el factor humano está involucrado en el 90 por ciento de los accidentes.

Señaló que los requisitos que se necesitan actualmente, para obtener licencia profesional, son: tener mínimo 20 años, poseer Licencia Clase B durante dos años y aprobar cursos teóricos y prácticos en una escuela de conductores. Ahora, para el caso de la licencia A-3, se requiere haber estado en posesión por al menos dos años de licencias A-1, A-2 ó A-5; y para la clase A-5, se necesita haber estado en posesión, por al menos dos años, de licencia A-3 ó A-4.

Hizo presente que el proceso de formación actual, para conductores profesionales clase A, sin los dos años de experiencia,

consiste en la aprobación de un curso en una escuela de conductores profesionales, la que entregará una certificado de conocimientos teóricos y prácticos. Además, se debe acreditar la idoneidad moral, física y psíquica en el respectivo municipio.

Indicó que con este proyecto de ley se pretende que el conductor acredite, 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 similar, en una escuela de conductores profesionales, reconocida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicho curso deberá incluir contenidos mínimos que, mediante un reglamento que deberá dictar el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que se realicen cursos, que tengan una duración de, a lo menos, 400 horas cronológicas.

Planteó que los simuladores que se utilizarán en las escuelas de conductores, será un instrumento de gran importancia, en razón de que se trata de una herramienta computacional formativa, basada en la metodología de "aprender haciendo". Además, permite una inmersión total del alumno que logra evaluar las capacidades de mismo en un ambiente libre de riesgo y con situaciones simuladas, en las que no hay consecuencias físicas tanto para el alumno, como para el instructor.

Finalmente advirtió, que si bien no hay actualmente una definición internacional sobre las características de un simulador de alto nivel, existen ciertos parámetros técnicos mínimos de común consenso, como el puesto de conducción, la plataforma de movimiento para el puesto de conducción, el sistema de visualización, el puesto del instructor, el modelo del vehículo, las condiciones de tráfico, condiciones meteorológicas y escenarios disponibles.

****

El Ingeniero en Tránsito, señor Carlos Román, inició su exposición señalando que el tema referido a los requisitos para otorgar licencias de conducir, es algo que se viene discutiendo desde 1984. Sin embargo, el problema se presenta con las licencias profesionales para vehículos de carga pesada, con o sin remolque, que requieran para ser conducidos la posesión de licencias clase A4 o A5.

Planteó que para optar a ese tipo de licencias, se requiere aproximadamente de 60.000 kilómetros de experiencia, lo que equivale a, más o menos, 2 años ó 900 horas de conducción.

Advirtió que para la formación de un chofer profesional, sin perjuicio de la experiencia, se requiere de adecuado entrenamiento. En relación con lo planteado, sería bueno ejemplificar con lo sucedido con la implementación del Transantiago. Para realizar tal cometido, fue necesario contratar choferes que tuvieran años de experiencia, sin embargo las empresas que participaron en este nuevo sistema de locomoción colectiva, tuvieron serios problemas con la conducción de buses articulados.

Por lo tanto, lo que a su juicio se requiere, es implementar centros de instrucción que se encuentren fuera de las vías públicas, que cuenten la recreación de todas las variables previsibles, como estacionamientos, cruces, rotondas, peatones, etcétera. Así ocurre en los países desarrollados. No como lo hacen actualmente las escuelas que existen en nuestro país, que enseñan en las vías públicas, poniendo en riesgo a las personas.

Respecto de los centros de instrucción, recomendó, que debiesen ser supervisados por una universidad que cuente con todas las técnicas de docencia, porque actualmente los planes y programas los propone cada escuela de conductor, y eso, a su juicio, no es lo adecuado. Es absolutamente necesario que existan normas que establezcan con claridad la malla curricular, para saber cuáles son los objetivos que se deben alcanzar. Además, es muy importante efectuar una adecuada fiscalización por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para constatar si se aplica en los cursos la normativa establecida.

Señaló que a su juicio, la sola implementación de simuladores no basta para formar un conductor profesional, sino que se requiere establecer un conjunto de planes y programas, como ocurre con los centros de instrucción dispuesto en otros países.

Al respecto agregó, que hacer instrucciones a través de un simulador da la sensación de conducción, con las instrucciones que se le entrega a través de un programa computacional que recrea el riesgo que pudiere enfrentar ese conductor, en una pantalla. Pero existen problemas que no se visualizan por un simulador, como es el fenómeno de la fricción lateral o situaciones propias que ocurren en la calle. Puso como ejemplo, el caso de un niño que puede ser muy hábil con un juego de video de conducción, pero eso no le da el conocimiento y la práctica adecuada para conducir un vehículo, por cuanto, la realidad es muy distinta.

Concluyó que con la implementación de centros de instrucción con las características descritas, se podría rebajar sólo a un año la experiencia requerida para la obtención de licencia clase A4 o A5. Agregó que a su juicio, sería de alto riesgo eliminar el pre requisito de los dos años de conducción, por cuanto, el simulador no lograría dar la categoría suficiente a los futuros conductores profesionales.

****

El Ingeniero en Tránsito, señor Jaime Bravo, destacó que de acuerdo a estudios efectuados por la Confederación Ibero Americana de Centros de Educación y Formación Vial, Cicefov, se establece que la primera causa de accidentes a nivel mundial se produce por la inadecuada percepción de una situación de riesgo, situación que en nuestro país, se le asigna a la imprudencia en la conducción.

Explicó que aquí en Chile, los conductores profesionales han sido prácticamente autodidactas, y más que habilidad y

destreza, se requiere formar conductores de manera integral, los que se deben realizar en centros de instrucción adecuados.

Por último advirtió que a su juicio, ningún simulador es totalmente exitoso en la instrucción de un conductor, por lo tanto, no parece que sea lo más adecuado, para que se establezca como esencial para incorporarlo al proceso de formación, y que por ningún motivo se debiesen sustituir los dos años de experiencia que se encuentran establecidos en la Ley de Tránsito, para estar en posesión del tipo de licencias, como pre requisito para obtener las licencias clase A4 y A5, por un simulador.

****

-Puesto el proyecto en votación en general, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores: Bobadilla, Hasbún, Hernández, Norambuena, Pacheco, doña Clemira, y Pérez, don Leopoldo. Además, se acordó dejar pendiente la aprobación en particular, en espera de una indicación del Ejecutivo.

Discusión en particular.

El texto del proyecto de la moción proponía incorporar el siguiente texto:

"Artículo único: Agregase al acápite de licencia profesional del párrafo segundo del artículo 13 de la Ley 18.290, de Transito, el siguiente numero 5:

5.- Acreditar, para el caso de la licencia Clase A-3 y A5, en aquellos casos que no se acredite la posesión de licencias A-1, A-2 y A-4 señalado en el número anterior, el haber aprobado curso teórico práctico de a lo menos 400 horas, en una escuela de conductores profesionales reconocida por el Estado, y cuya certificación se otorgue por una Universidad reconocida por este, mediante simuladores de inmersión total u otra tecnología similar aprobada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.".

*****Posteriormente el Ejecutivo formuló la siguiente indicación:

"Artículo único: Introdúcense a la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se encuentra fijado en el decreto con fuerza de ley N°1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2007, las siguientes modificaciones:

1.- Agrégase en el párrafo segundo del artículo 13, en el acápite de licencia profesional, 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.”.

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 5) del artículo 13, incluyendo el mínimo de horas de conducción por alumno en vehículo y máximo de horas realizadas en simulador y todas las materias relacionadas con su debida instrucción.”.

3.- Modifícase el artículo 37, para reemplazar en su inciso primero el párrafo situado a continuación del primer punto seguido (.) y la coma (,) que antecede a “podrá solicitar”, por el 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 TRANSITORIO

“**Artículo Transitorio:** 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.”.”.

****

El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, abogado Juan Carlos González, explicó que a través de esta indicación formulada por el Ejecutivo, se delegan y entregan las características técnicas de los simuladores, para lo cual, el Ministerio deberá dictar un reglamento. Además, se establecen sanciones y multas para quienes falsifiquen documentos o entreguen certificados falsos a personas que no hayan aprobado los cursos impartidos por las Escuelas debidamente autorizadas. Por último, se incorpora un artículo transitorio que fija un plazo de 90 días al Ministerio para emitir los respectivos decretos.

*****Los Diputados señores García; Hasbún; Hernández; Latorre; Meza; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo, y Venegas formularon una indicación para reemplazar en el número 2 del artículo único la frase *“y máximo de horas realizadas en simulador”*, por ***“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,”.***

-Puestas en votación ambas indicaciones fueron aprobadas por la unanimidad de los Diputados presentes, señores: García, don René Manuel; Hasbún, don Gustavo; Hernández, don Javier; Latorre, don Juan Carlos; Meza, don Fernando; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo, y Venegas, don Mario.

VIII.- TEXTO DEL PROYECTO APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

“Artículo único: Introdúcense a la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se encuentra fijado en el decreto con fuerza de ley N°1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2007, las siguientes modificaciones:

INFORME COMISIÓN OBRAS PÚBLICAS

1.- Agrégase en el párrafo segundo del artículo 13, en el acápite de licencia profesional, 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.".

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 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.".

3.- Modifícase el artículo 37, para reemplazar en su inciso primero el párrafo situado a continuación del primer punto seguido (.) y la coma (,) que antecede a "podrá solicitar", por el 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 Transitorio: 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 designó Diputado informante al señor **René Manuel García García.**

SALA DE LA COMISIÓN, a 16 de enero de 2012.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de fecha 8, 22 y 29 de noviembre; 13 de diciembre de 2011 y 10 de enero de 2012, con la asistencia de los Diputados señores Hasbún, don Gustavo (Presidente); Auth, don Pepe; Bobadilla, don Sergio; García, don René Manuel; Hernández, don Javier; Latorre, don Juan Carlos; Meza, don Fernando; Norambuena, don Iván; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Sepúlveda, doña Alejandra; Tuma, don Joaquín y Venegas, don Mario.

Se adjunta comparado que contiene el texto legal vigente y el texto aprobado por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.

1.5. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 359. Sesión 136. Fecha 19 de enero, 2012. Discusión general. Se aprueba en general y en particular.

ESTABLECIMIENTO DE REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR PROFESIONAL. Primer trámite constitucional.

El señor **BERTOLINO** (Vicepresidente).- Corresponde tratar el proyecto, iniciado en moción, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia de conducir profesional.

Diputado informante de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones es el señor Leopoldo Pérez.

Antecedentes:

-Moción, Boletín N° 7319-15, sesión 103ª, en 18 de noviembre de 2010. Documentos de la Cuenta N° 2.

-Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, sesión 134ª, en 18 de enero de 2012. Documentos de la Cuenta N° 8.

El señor **BERTOLINO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor **PÉREZ**, don Leopoldo (de pie).- Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, paso a informar sobre el proyecto de ley, iniciado 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, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, con el fin de establecer requisitos alternativos para obtener la licencia profesional (boletín N° 7.319-15), con urgencia calificada de suma.

El proyecto tiene por objeto permitir que 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 escuelas de conductores profesionales reconocidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, obtengan la licencia profesional clase A-3 o A-5, previo examen práctico y teórico aprobado en la municipalidad respectiva.

El proyecto fue tratado, acordado y despachado en sesiones de fechas 8, 22 y 29 de noviembre, y 13 de diciembre de 2011, y 10 de enero de 2012.

Reseña del proyecto.

La moción tiene como fundamento el hecho de que en la actualidad existen más de 15.000 conductores del transporte público metropolitano que deberían

ser reemplazados. Ello significaría renovar aproximadamente 1.500 conductores por año, lo que equivale a una tasa del 10 por ciento anual.

En el caso de los de camiones, la tasa de crecimiento de la industria es similar; pero a nivel nacional, la necesidad llegaría a cerca de 14.000 conductores por año.

Actualmente, para obtener una licencia profesional, es necesario acreditar haber estado en posesión de la licencia clase B durante dos años y aprobar los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales, debidamente reconocidas por el Estado. En el caso de la licencia clase A-3, se requiere haber estado en posesión, durante al menos dos años, de licencia profesional clase A-1, A-2, A-4 o A-5. Sin embargo, cuando se trata de una licencia clase A-5, los postulantes deberán acreditar haber estado en posesión, durante al menos dos años, de licencia profesional clase A-2, A-3 o A-4.

Además, para obtener licencias A-3 y A-5, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones exige la aprobación de un curso de 300 horas, en total, que comprenda conocimientos sobre teoría del tránsito, reglamentos del transporte, técnicas de conducción preventiva, aspectos psicológicos y comunicacionales, mecánica básica y mantención preventiva del vehículo, prevención de riesgos y combate de incendios, primeros auxilios, conducción práctica, evaluaciones psicológicas y psicotécnicas.

El proyecto propone agregar a las exigencias establecidas en la ley, otras, como cursos de manejo de estrés, aspectos psicológicos de la conducción, autocuidado, manejo de la fatiga, comunicación y trabajo en equipo, manejo de conflicto con los usuarios, calidad de servicio en el transporte de pasajeros y conducción eficiente, ecológica y económica, llegando a un total de 400 horas en 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.

Cabe destacar que los simuladores permiten medir a los conductores en situaciones reales, no medibles en la forma tradicional, como accidentes imprevistos, cruce de peatones, puesto de conducción, plataforma de movimiento para el puesto de conducción, sistema de visualización, puesto del instructor, modelo del vehículo, condiciones de tráfico, condiciones meteorológicas y escenarios disponibles. Además, permiten medir la calidad de la conducción, capacidad de aceleración y frenado apropiadas, evaluación de distancias y velocidades, y ahorro de combustible.

Consideraciones.

La idea matriz del proyecto es 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 similar, en una escuela de conductores profesionales reconocida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El proyecto no contiene artículos que deban ser calificados como normas

orgánicas constitucionales o de quórum calificado. Tampoco contiene artículos que deban ser conocidos por la Comisión de Hacienda.

Durante la discusión, se presentaron dos indicaciones. Ninguna se rechazó.

El proyecto se aprobó en general por la unanimidad de los diputados presentes señores Sergio Bobadilla, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Iván Norambuena y Leopoldo Pérez, y señora Clemira Pacheco.

El Ejecutivo presentó una indicación sustitutiva al texto de la moción. Por su parte, los diputados señores René Manuel García, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Juan Carlos Latorre, Fernando Meza, Leopoldo Pérez y Mario Venegas, y la diputada señora Clemira Pacheco formularon una indicación para reemplazar, en el número 2 del artículo único de la indicación sustitutiva, la frase "y máximo de horas realizadas en simulador", por "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,".

Puestas en votación ambas indicaciones, fueron aprobadas por la unanimidad de los diputados presentes, señores René Manuel García, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Juan Carlos Latorre, Fernando Meza, Leopoldo Pérez y Mario Venegas, y señora Clemira Pacheco.

En nombre de la Comisión, agradezco la colaboración y asistencia del ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz Domínguez; de la subsecretaria de Transportes, señora Gloria Hutt Hesse; de la directora ejecutiva de Conaset, señora Francisca Yáñez, y de los asesores del Ministerio, señora Romina Garrido y señor Juan Carlos González.

Invitados por la Comisión, también participaron los ingenieros en tránsito señores Carlos Román y Jaime Bravo.

Para concluir, informo a la Sala que el texto aprobado por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, conjuntamente con el texto comparado que contiene la legislación vigente, se encuentran en vuestros pupitres electrónicos.

Es todo cuanto puedo informar a la honorable Sala.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo para permitir el ingreso de la subsecretaria de Transportes?

No hay acuerdo.

En discusión el proyecto de ley.

Tiene la palabra el diputado señor Ramón Farías.

El señor **FARÍAS**.- Señor Presidente, esta es una buena iniciativa. Son muchos los accidentes que se producen a diario, sobre todo en verano, época en que aumenta la presencia de conductores y máquinas en las carreteras. En la mayoría de los casos, está involucrado el factor humano. Por eso, es de suyo importante mejorar las normas relacionadas con la entrega de licencia profesional.

Las principales causas de los accidentes que ocurren en esta época son dos:

fatiga de los conductores, que se quedan dormidos, porque los hacen trabajar más horas de las permitidas, y falta de *expertise* de los conductores, que no han hecho el curso correspondiente, un curso bueno y cabal que les enseñe a cómo responder con sus máquinas en caso de emergencia. Por eso, el proyecto me parece muy bueno.

Aprovecho esta tribuna para pedirle al ministro de Transportes que dé urgencia a otro proyecto de ley que presentamos -ya lo conversé con él-, que dice relación con la licencia Clase C, para conducir motocicletas. A diario, sabemos de accidentes de motociclistas que circulan a más de 200 kilómetros por hora por las carreteras. Se trata de gente que no tiene *expertise* para conducir motos. Por esta razón, planteamos dividir la licencia Clase C en cuatro categorías, según la cilindrada de la moto que el postulante va a conducir: de 50 a 125 centímetros cúbicos;, de 125 a 500; de 500 a 750, y de 750 en adelante. La idea es que quien quiera conducir motos adquiera experiencia, porque las exigencias para manejar motos son diferentes, de acuerdo con su cilindrada. En síntesis, es bueno que también tengan que tomar un curso teórico y práctico, que incluya horas en simuladores, y aprobarlo.

Señor Presidente, sin perjuicio de anunciar mi voto favorable a esta iniciativa, reitero mi petición al ministro sobre el otro proyecto. Nos ha dicho que bueno, pero aún no se concreta. Debemos procurar más seguridad para las personas que manejan o transitan por nuestras calles y carreteras.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Fernando Meza.

El señor **MEZA**.- Señor Presidente, estamos debatiendo un informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, de la que formo parte, en relación con un proyecto de ley sobre nuevos requisitos para obtener licencia de conducir profesional.

En Chile, concretamente en la Región Metropolitana, alrededor de 15 mil conductores del transporte público deben ser reemplazados, no porque sean malos, sino porque se van retirando, van jubilando, o bien por necesidades de las empresas de transporte. Este proceso implica renovar unos 1.500 conductores por año.

En el caso de los conductores de camiones, la necesidad es igual o mayor. El crecimiento anual de la industria del transporte pesado, de aproximadamente 10 por ciento, implica que la necesidad llegaría a cerca de 14 mil conductores por año.

Para nuestro país -lo dijimos el otro día, cuando discutimos el proyecto que pretende reducir la tasa de accidentes vinculados al consumo de alcohol-, el transporte por carreteras es indispensable. Larga y angosta faja de tierra es Chile, y largos y angostos son, a veces, los caminos que debemos transitar. Por ellos, van y vienen las mercancías; por ellos van y vienen los pasajeros. Por eso, es vital que los conductores de camiones y de vehículos de la locomoción colectiva tengan la experiencia y la preparación profesional

necesarias, que aseguren al máximo el buen transporte de vidas humanas y mercancías.

Por eso, se hace necesario que la Cámara apruebe el proyecto, que agrega nuevas exigencias para obtener una licencia profesional, como un curso de manejo del estrés.

Señor Presidente, todos hemos sido testigos de que la irascibilidad y la falta de educación de los conductores pueden provocar accidentes, alteraciones del tránsito, agresiones de cualquier tipo e, incluso, choques, que muchas veces pueden ser hasta voluntarios.

Por lo tanto, es necesario establecer el manejo del estrés en la nueva profesionalización de los conductores.

También es necesario considerar los aspectos psicológicos, que están íntimamente ligados al tema del estrés; los cuidados personales, el autocuidado del conductor. Este debe entender que es un profesional, que es una persona con una responsabilidad extraordinaria. Por lo tanto, no puede sentarse cualquier persona al volante de un gigantesco camión o de un bus interprovincial.

Asimismo, debe abordarse el manejo de la fatiga.

¿Cuántas veces hemos tenido que lamentar accidentes, salidas de la carretera, cambios de pistas, volcamientos de vehículos, como el que acaba de suceder ahora en Tocopilla? No podemos culpar necesariamente al conductor, aunque en algo tiene que influir también el aspecto humano para que se produzcan tantos accidentes en los cuales fallecen personas y quedan decenas de heridos todos los días.

En la última década, en Chile hemos tenido que lamentar 50 mil lesionados y miles y miles de muertos en un total de 400 mil accidentes de tránsito.

Por lo tanto, todo lo que hagamos como Cámara de Diputados para mejorar la seguridad en las carreteras será poco.

Otro aspecto dice relación con los conflictos con los usuarios. ¿Cuántas veces un conductor se enfrenta a un usuario del Transantiago o de un bus en Temuco o en Villarrica, de un bus interurbano o de un transporte rural? Con frecuencia hemos sido testigo de hechos de esta naturaleza. Cualquier conductor puede manejar un bus rural. Como los pasajeros son gente sencilla y humilde que lleva un saco de papas, unos pollitos o el pedido que ha ido a buscar al pueblo para mantener su hogar durante una semana, muchas veces son maltratados o rechazados por conductores que no tienen la preparación ni saben cómo manejar los conflictos con los usuarios.

Las 400 horas que durará ese curso teórico y práctico especial que se impartirá en escuelas de conductores profesionales acreditadas por el Ministerio de Transportes, que contemplará también el uso de simuladores de inmersión total que permitirán medir realmente las respuestas de los conductores, aumentarán la seguridad en las carreteras para los pasajeros y las mercancías.

Quienes rindan exitosamente ese curso teórico y práctico y estén además en posesión de una licencia clase B por un período no inferior a dos años, recibirán la licencia profesional A-3 o A-5.

DISCUSIÓN SALA

Como miembro de la comisión técnica, felicito a los autores del proyecto y a quienes participamos en su discusión.

Por lo tanto, solicito a la honorable Sala aprobar el proyecto de ley, ya que irá en directo beneficio de toda la ciudadanía chilena.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Juan Carlos Latorre.

El señor **LATORRE**.- Señor Presidente, mediante el proyecto de ley en discusión se intenta aumentar el número de choferes en condiciones de asumir el transporte de carga de alto tonelaje y también el transporte de pasajeros, para lo cual se exigen licencias A-3 y A-5, respecto de las cuales se requiere cumplir una serie de exigencias.

Tal como han dicho los colegas que me antecedieron en el uso de la palabra, existe un déficit de choferes. Se estima que faltan alrededor de 15 mil choferes para el transporte de pasajeros del sector urbano y 14 mil para el transporte de carga.

Para que no nos equivoquemos respecto de lo que votaremos, debo aclarar que el proyecto de ley introduce un cambio en las exigencias para obtener las licencias A-3 y A-5. Además, dispone que se puede reemplazar el entrenamiento práctico que históricamente se requiere para obtener esas licencias, por un entrenamiento en que se utilicen simuladores.

Por lo tanto, la iniciativa no es ninguna maravilla que resuelva la falta de conductores con licencias A-3 y A-5 o que disminuya la accidentabilidad en el tránsito.

Reitero, debemos tener claro que vamos a votar un proyecto de ley que reemplaza el entrenamiento práctico por otro realizado mediante simuladores. En consecuencia, la discusión de fondo en la comisión fue en qué medida un simulador es capaz de recoger en forma efectiva los estímulos habituales a los que se ve enfrentado un conductor cuando está al volante de un bus o de un transporte de carga. En eso consiste el proyecto de ley.

La disposición de todos los integrantes de la comisión apunta a lograr que mejore la calidad de nuestros conductores profesionales y, al mismo tiempo, que exista todo tipo de prevenciones para evitar accidentes; pero no fue el tema que se discutió allí, sino si esos simuladores pueden reemplazar la práctica de conducción real de un vehículo para obtener las licencias A-3 o A-5, que supone una conducción mínima de 60 mil kilómetros con otro tipo de licencia.

Señor Presidente, para claridad de lo que vamos a votar, hago presente que existen expertos en estos temas que suponen que un simulador es capaz de replicar los estímulos reales a que está sometido un conductor en buses tipo Transantiago, en transportes de carga, etcétera, pero es una discusión que no está resuelta, porque mucha gente ve con reticencia que la formación profesional de esos conductores y la obtención de esas licencias profesionales se haga sobre la base de prácticas con simuladores y no en la experiencia

práctica.

En la discusión del proyecto, convinimos en destinar un porcentaje de las horas de formación de esos conductores profesionales al uso de simuladores; pero existe un porcentaje de entrenamiento práctico que no se puede eludir para obtener esas licencias.

Reitero, en la comisión se consensuó una redacción del proyecto que establece un porcentaje de horas de entrenamiento mediante el uso de simuladores, sin perjuicio de que otro porcentaje se hará a través de un entrenamiento real y en vehículos del tamaño de los que se podrá conducir con esas licencias.

En consecuencia, señor Presidente, al igual como lo hicieron los colegas que me antecedieron en el uso de la palabra, llamo a votar favorablemente el proyecto de ley, sin perjuicio de que será necesario en el futuro fortalecer los mecanismos a través de los cuales se forman los choferes con licencias profesionales en nuestro país.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre este proyecto en los siguientes términos:

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Corresponde votar en general el proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional.

Hago presente a la Sala que todas las normas del proyecto son propias de ley simple o común.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 82 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- **Aprobado**.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Accorsi Opazo Enrique; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Baltolu Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Becker Alvear Germán; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Calderón Bassi Giovanni; Carmona Soto Lautaro; Castro González Juan Luis; Cerda García Eduardo; Ceroni Fuentes Guillermo; Cristi

DISCUSIÓN SALA

Marfil María Angélica; Chahín Valenzuela Fuad; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Díaz Díaz Marcelo; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Estay Peñaloza Enrique; Farías Ponce Ramón; Kort Garriga Issa; Girardi Lavín Cristina; Godoy Ibáñez Joaquín; Goic Boroevic Carolina; Gutiérrez Pino Romilio; Harboe Bascuñán Felipe; Hasbún Selume Gustavo; Hernández Hernández Javier; Hoffmann Opazo María José; Isasi Barbieri Marta; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Latorre Carmona Juan Carlos; León Ramírez Roberto; Lorenzini Basso Pablo; Martínez Labbé Rosauro; Melero Abaroa Patricio; Meza Moncada Fernando; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Bruner Cristián; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Morales Muñoz Celso; Muñoz D'Albora Adriana; Nogueira Fernández Claudia; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pascal Allende Denise; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rincón González Ricardo; Robles Pantoja Alberto; Rojas Molina Manuel; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Salaberry Soto Felipe; Sandoval Plaza David; Santana Tirachini Alejandro; Sauerbaum Muñoz Frank; Schilling Rodríguez Marcelo; Silber Romo Gabriel; Tarud Daccarett Jorge; Teillier Del Valle Guillermo; Tuma Zedan Joaquín; Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Urrutia Bonilla Ignacio; Vallespín López Patricio; Velásquez Seguel Pedro; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Por no haber sido objeto de indicaciones, se declara aprobado también en particular.

Despachado el proyecto.

OFICIO LEY

1.6. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio de Ley al Senado. Comunica texto aprobado. Fecha 19 de enero, 2012. Cuenta en Sesión 92. Legislatura 359. Senado.

Oficio Nº 9945

A S.E. EL
PRESIDENTE
DEL
H. SENADO

VALPARAÍSO, 19 de enero de 2012

Con motivo de la Moción, Informe, y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

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, sustitúyese en el número 3) la expresión ",y" por un punto y coma (;), reemplázase en el número 4) el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción copulativa "y" y agrégase 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

OFICIO LEY

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.”.

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 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.”.

3.- Sustitúyese en 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 Transitorio.- 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.”.

Dios guarde a V.E.

PEDRO ARAYA GUERRERO
Primer Vicepresidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

2.1. Primer Informe de Comisión de Transportes

Senado. Fecha 16 de marzo, 2012. Cuenta en Sesión 03. Legislatura 360.

INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley Nº 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 el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado 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.

- - - - - - -

Cabe destacar que esta iniciativa de ley fue discutida sólo en general, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento del Senado.
- - - - - - - - -

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz y del Asesor Legislativo del Ministro, señor Juan Carlos González.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

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.

ANTECEDENTES

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

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- Ley Nº 18.290, de Tránsito. Se modifican sus artículos 13, 33 y 37.

II.- ANTECEDENTES DE HECHO

Para obtener actualmente una licencia profesional, es necesario acreditar haber estado en posesión de la licencia Clase B durante dos años; aprobar los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente reconocidas por el Estado, y acreditar, en caso de la Clase A-3, haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Profesional Clases A-1, A-2, A-4 o A-5. Cuando se trata de una licencia Clase A-5, los postulantes deberán acreditar haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la licencia profesional Clases A-2, A-3 o A-4.

La Moción que dio origen a este proyecto de ley plantea que para obtener una licencia A-3, y para el caso de licencias A-5, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones exige de acuerdo a la ley, la aprobación de un curso de 300 horas, en total, que comprenda conocimientos acerca de teoría del tránsito, reglamentos del transporte, técnicas de conducción preventiva, aspectos psicológicos y comunicacionales, mecánica básica y mantención preventiva del vehículo, prevención de riesgos y combate de incendios, primeros auxilios, conducción práctica, evaluaciones psicológicas y psicotécnicas.

Por otra parte, la moción se fundamenta en que actualmente existen más de 15.000 conductores del transporte público metropolitano, que deberían ser reemplazados, ya sea por retiro, por tener que acogerse a jubilación o por tener que hacerse una renovación de conductores en diferentes empresas de transporte. Lo cual, significa tener que renovar unos 1.500 conductores nuevos, por año.

En el caso de los de camiones, también existe una tasa de crecimiento anual de la industria, que es de aproximadamente un 10%. Por lo tanto, en este caso la necesidad llegaría a cerca de 14.000 conductores por año.

El proyecto propone agregar a las exigencias establecidas en la ley, otras tales como: cursos de manejo de stress, aspectos psicológicos de la conducción, auto cuidado, manejo de la fatiga, comunicación y trabajo en equipo, manejo de conflicto con los usuarios, calidad de servicio en el transporte de pasajeros, y conducción eficiente, ecológica y económica, llegando a un total de 400 horas en 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.

Cabe destacar, que dichos simuladores permiten medir a los conductores en situaciones reales, no medibles en la forma tradicional, como accidentes imprevistos, cruce de peatones, etcétera. Además, permite medir la calidad de la conducción, capacidad de aceleración y frenado apropiadas, evaluación de distancias y velocidades, ahorro de combustible, etcétera.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto se encuentra estructurado en un artículo único y un artículo transitorio.

El artículo único mediante 3 numerales, modifica los artículos 13, 33 y 37 de la Ley Nº 18.290, de Tránsito, relativos a los requisitos generales para obtener licencia profesional: sobre las Escuelas Profesionales y su reconocimiento y revocación, respectivamente.

El artículo transitorio establece que en un plazo de 90 días posteriores a la publicación de esta ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones emitirá los decretos que aprueben los reglamentos que se indican en la presente ley.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Al iniciarse la discusión de esta iniciativa legal, el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz** comenzó señalando que este es un proyecto que tiene origen en una moción parlamentaria, al cual el Ministerio de Transportes presentó una

indicación sustitutiva, además de perfeccionarse durante la tramitación respectiva agregándose un régimen sancionatorio.

Señaló que actualmente existe una gran demanda de choferes que no está siendo suficientemente cubierta y además hay un tema de profesionalizar aún más la conducción de los choferes de transporte mayor, a modo de ejemplo, indicó que el sistema de transporte público de Santiago cuenta con 15.000 conductores, los que deberían renovarse a una tasa aproximada de 10% anual, o sea, 1.500 nuevos conductores por año. Para conductores de camiones, se considera una proporción similar. A este respecto, hizo presente que el factor humano está involucrado en el 90% de los accidentes (factor principal).

Para ilustrar aún más su exposición hizo presente que actualmente, los requisitos para obtener Licencias Profesionales son los siguientes: tener como mínimo 20 años; poseer Licencia Clase B durante 2 años; aprobar cursos teóricos y prácticos en Escuelas de Conductores; en el caso de la licencia A-3: haber estado en posesión por al menos 2 años de licencias A-1, A-2, A-4 ó A-5 y en el caso de la A-5: haber estado en posesión por al menos 2 años de licencia A-2, A-3 ó A-4.

Establecido lo anterior, recalcó que lo que busca o plantea el proyecto en discusión, consiste en:

- Una **ALTERNATIVA AL SISTEMA ACTUAL DE OBTENCION** A3 y A5, que no requiere haber poseído previamente por dos años A1, A2 ó A4, pero sí dos años de licencia B;

- Acreditar la aprobación de curso teórico y práctico especial, que contemple el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología equivalente, cuyas características y especificaciones se fijan por reglamento;

- Que lo anterior, se realice en una escuela de conductores profesionales reconocida y autorizada por el MTT para impartir este curso (de conformidad al reglamento);

- Y se requiere aprobar examen teórico y práctico en la **Municipalidad**, elaborado y supervisado por la Subsecretaría de Transportes.

En este punto, intervino **el Honorable Senador señor Chahuán** y preguntó, tomando en consideración lo expuesto, en el sentido de la escasez de conductores y de su formación, si están las condiciones para implementar rápidamente este sistema.

El señor Ministro le señaló que ya hay empresas en Chile que utilizan este tipo de tecnología.

No obstante lo anterior, **el Honorable Senador señor Chahuán** insistió en que le preocupa que se pueda implementar un sistema en el que existan muy pocos operadores o que termine siendo un monopolio, por lo que dejó la inquietud planteada al Ejecutivo.

El señor Ministro, contestando lo anterior, fue enfático en señalar que no existen limitaciones o restricciones a la entrada, salvo el costo de inversión que no es bajo, lo único que se exige es que se cumpla con los mínimos que va a establecer el reglamento respectivo. Dijo que en la actualidad, ya hay empresas que cuentan con estos equipos porque son utilizados para la capacitación de sus propios conductores.

Continuando su exposición, **el señor Ministro**, profundizando en las características del curso especial, hizo presente que el reglamento que deberá dictar el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establece la duración del curso y los contenidos mínimos prácticos y teóricos del programa, incluyendo el mínimo de horas de conducción por alumno en vehículo y el mínimo y máximo de horas en simulador, y todas las materias relacionadas con su debida instrucción. Hizo presente que las horas en simulador en ningún caso podrán superar un 30 por ciento del total de horas de conducción.

Sobre este punto, se detuvo para explicar que el simulador básicamente cumple la función de permitir evaluar si el alumno ha aprendido efectivamente a comportarse en el vehículo de transporte, además de someterlo a exigencias que no es posible replicar en la pista de entrenamiento, sin riesgo en la realidad.

En cuanto al régimen sancionatorio, que se agregó durante la tramitación en el primer trámite, explicó que procede 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.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones puede revocar el reconocimiento de la Escuela o cursar una multa a beneficio fiscal de 300 a 500 unidades tributarias mensuales.

Se notifica al representante legal de la Escuela por carta certificada enviada al domicilio registrado en el Ministerio, entendiéndose notificado a contar del tercer día siguiente a su recepción en la oficina de Correos del lugar de funcionamiento de la Escuela.

Finalmente, la Escuela afectada dentro de los 15 días siguientes a su notificación podrá solicitar reconsideración de la cancelación,

acompañando a su solicitud todos los antecedentes que justifiquen sus descargos. (artículo 37)

Dentro de las ventajas de los simuladores, destacó que es una herramienta computacional formativa, basada en metodología "aprender haciendo", que permite inmersión total del alumno, libre de riesgo: ya que en las situaciones simuladas, no hay consecuencias físicas tanto para alumno como instructor. Además ellos permiten evaluar las capacidades de conducción en función de: horario, condiciones atmosféricas, estado de la calzada y tráfico. Por último en este sentido, recalcó que no es recomendable para formación de conductores NO profesionales.

Haciendo uso de la palabra, **el Honorable Senador señor Pizarro** intervino para consultar respecto del régimen sancionatorio, si la experiencia actual del Ministerio ha significado que se haya sancionado a una Escuela y se haya cerrado.

El **señor Ministro** manifestó que es una situación muy difícil porque tiene que ser una acumulación de situaciones acreditadas y fiscalizadas, de manera que como la persona llega de la Escuela con su certificado y examen rendido, no hay una posibilidad real de verificar la calidad de la formación que se está prestando.

Destacó que la fiscalización que se puede hacer in situ, arroja muy poco, porque fiscalizar la calidad de la formación que los alumnos reciben, no ocurre.

El Honorable Senador Pizarro planteó que se imaginaba que la fiscalización se efectuaba respecto del aprendizaje del conductor y destacó que a su juico es la forma de hacerlo, de lo contrario lo que se discuta es letra muerta.

En este mismo contexto, **el Honorable Senador señor Novoa** dijo que no obstante que en el sistema que se propone el examen lo tomará la respectiva Municipalidad, preguntó si se podría establecer que en el sistema actual, pudiera hacerse algún tipo de fiscalización práctica como lo plantea el Honorable Senador señor Pizarro o por resultado.

Haciendo hincapié en su idea, **el Honorable Senador señor Pizarro** consultó al Ministro si la Municipalidad, en la Dirección de Tránsito mantiene los registros de puntaje que sacó cada alumno, lo que constituiría una fuente de información.

El señor Ministro, refiriéndose a la licencia de conducir en un marco más global, dijo que se está trabajando fundamentalmente en el mejoramiento del examen teórico; en tener un grupo

de certificadores de quienes toman los exámenes prácticos a fin de fiscalizar a quienes toman los exámenes en los municipios y junto al Ministerio de Salud, se está preparando un set de exámenes de salud mínimos para los conductores profesionales.

Complementando el debate, **el Honorable Senador señor Prokurica** planteó como alternativa al Ministerio, poder determinar en qué Escuela han hecho los cursos las personas que han tenido accidentes, para ir determinando dónde se debe poner el foco de atención.

El Honorable Senador señor Chahuán, consultó si era posible agregar a la ley, la posibilidad de hacer test aleatorios de consumo de drogas o sustancias ilícitas, a los conductores profesionales.

En una nueva intervención, **el señor Ministro** dijo que le parecía que el cruce de información solicitada por el Honorable Senador señor Pizarro, era una muy buena medida, además se comprometió a hacerse cargo de los temas planteados, ya que no cuentan con tantas herramientas para fiscalizar el aprendizaje de los conductores, para lo que necesitan mejores pruebas con respecto a la negligencia directa de la escuela de conducir.

Por último, hizo hincapié en que espera que no se demore la tramitación de esta iniciativa, porque se está en una situación crítica a este respecto.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Novoa**, preguntó al Ministro si se tenían estadísticas sobre el porcentaje de accidentes en los que participan choferes profesionales.

El señor Ministro dijo que tenía esas estadísticas y que en relación a las horas de conducción, los choferes profesionales participan en un mínimo porcentaje de accidentes, en comparación a los no profesionales.

A su vez **el Honorable Senador señor Pizarro** consultó si esta normativa en discusión se aplicaría a todos o sólo a los nuevos conductores que opten a licencias profesionales.

El señor Ministro destacó que este es un sistema alternativo y que sigue vigente el sistema actual, de manera que se aplicaría sólo para obtener la licencia, ya que recalcó que lo que se pretende es que el sistema no se base sólo en la posesión de la licencia anterior. Para ilustrar este punto, se insertó el siguiente cuadro comparativo:

PRIMER INFORME COMISIÓN TRANSPORTES

	UE (España)	Chile (HOY)	Proyecto aprobado CDIP
Requisito	Certificado Escuela de Conductores+ Examen Teórico	Certificado escuela de conductores + Idoneidad moral.	+ Examen teórico y práctico obligatorio (reglamento)
Duración Curso	280 hrs. (ordinaria) ó 140 hrs. (acelerada, requisito mínimo de	No definido reglamentariamente (aprox. 150 hrs; 20	Curso especial según reglamento
Formación Continua	Curso de 35 hrs. cada 5 años (actualización de conocimientos)	Acreditar cada 4 años idoneidad moral, física, Declarar no consumir sustancias ilícitas.	
Uso Simulador	40% conducción individualizada (8 hrs. aprox)		30% conducción individualizada en simulador.
Programa de Estudio		Objetivos	+ Simulador

Para cerrar la presentación, **el señor Ministro** señaló que fundamentalmente, al Ejecutivo le interesa contar con un sistema alternativo, mucho más estricto, asegurar una conducción individualizada en vehículo y simulador de inmersión total, que permita que un conductor no tenga que tener en posesión la licencia de clases más bajas para poder optar a las más altas.

Refiriéndose al simulador, **el Honorable Senador señor Prokurica** hizo presente que a su parecer, la propuesta es bastante aleatoria, y planteó que le preocupa que ello permita bajar los estándares de calidad de los mismos.

Contestando a lo anterior, se señaló que ellos estarán sujetos a normas del Ministerio, especialmente un reglamento, replicando un poco los modelos que han servido de inspiración como lo son el de España y Francia, y a mayor abundamiento, a continuación se señalaron las características mínimas que debe tener un simulador:

- Puesto de conducción
- Plataforma de movimiento para el puesto de conducción
- Sistema de visualización
- Puesto del instructor
- Modelo del vehículo
- Condiciones de tráfico
- Condiciones meteorológicas
- Escenarios disponibles

El Honorable Senador señor Pizarro preguntó cuánto es la estimación que hay de necesidad de conductores profesionales, en el contexto del país y no sólo del Transantiago.

Finalmente el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz** señaló que un número muy básico es de alrededor de 1.500 personas al año, sólo para transporte público y una cantidad similar para camiones, ya que el año pasado entraron 17.000 camiones nuevos. Añadió que lo cierto es que en el caso del Transantiago tiene un 7% de déficit de conductores en forma permanente, sin considerar el transporte público, menor.

- Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Francisco Chahuán, Jovino Novoa, Jorge Pizarro y Baldo Prokurica.

- - - - - - - - -

TEXTO DEL PROYECTO

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

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, sustitúyese en el número 3) la expresión ", y" por un punto y coma (;), reemplázase en el número 4) el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción copulativa "y" y agrégase 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.”.

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 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.”.

3.- 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 Transitorio.- 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.”.

- - - - - - - - - - -

Acordado en la sesión celebrada el día 14 de Marzo de 2012, con asistencia de los Honorables Senadores señor Jovino Novoa (Presidente), señor Francisco Chahuán, señor Jorge Pizarro y señor Baldo Prokurica.

Sala de la Comisión, a 16 de Marzo de 2012.

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

PRIMER INFORME COMISIÓN TRANSPORTES

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY Nº 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:** aprobado en general (4x0).

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

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

V. **URGENCIA**: no tiene.

VI. **ORIGEN E 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 TRAMITACIÓN 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**: primer informe.

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

- Ley Nº 18.290, de Tránsito. Se modifican sus artículos 13, 33 y 37.

Valparaíso, 16 de marzo de 2012.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

2.2. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 360. Sesión 11. Fecha 17 de abril, 2012. Discusión general. Se aprueba en general.

REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCTOR PROFESIONAL

El señor ESCALONA (Presidente).- Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y urgencia calificada de "suma".

--Los antecedentes sobre el proyecto (7319-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 92ª, en 31 de enero de 2012.

Informe de Comisión:

Transportes y Telecomunicaciones: sesión 3ª, en 20 de marzo de 2012.

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).- El objetivo principal de la iniciativa es 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.

La Comisión le dio aprobación a la idea de legislar por la unanimidad de sus miembros presentes, Senadores señores Chahuán, Novoa, Pizarro y Prokurica.

El texto que se propone aprobar en general se transcribe en las partes pertinentes del primer informe de la Comisión y del boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición.

El señor ESCALONA (Presidente).- En discusión general.

Tiene la palabra el Senador señor Prokurica.

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, este es un proyecto simple, que tiene por objeto enfrentar una realidad: la necesidad de choferes para distintas actividades.

En el norte del país, producto de las actividades mineras y de otras de desarrollo, se ha ido generando un requerimiento muy importante de choferes con licencias especiales, y es así como ha aumentado

considerablemente. Por su parte, la tasa de reemplazo de conductores del Transantiago -a modo de ejemplo, debido a jubilación o a renovación por falta de capacidades- es también alta: se estima que se necesitan unos 1.500 nuevos choferes por año con licencia clase A-3.

¿Qué hace esta iniciativa de ley? No modifica el actual sistema, en donde para obtener licencias clases A-3 y A-5 se debe estar en posesión de una licencia profesional anterior con cierto período de antigüedad y haber cumplido 300 horas de capacitación, sino que establece un sistema alternativo.

Hoy, para obtener una licencia clase A-3, hay que estar en posesión de una A-1, A-2, A-4 o A-5 por un lapso de 2 años y contar con cursos de capacitación de 150 horas, lo que sumado a las capacitaciones necesarias para obtener la licencia anterior arroja un total aproximado de 300 horas.

En el caso de la licencia clase A-5, es preciso estar en posesión de una A-2, A-3 o A-4 por 2 años y aprobar cursos de capacitación de 150 horas, lo que sumado a las capacitaciones requeridas para conseguir la licencia anterior también da como resultado 300 horas.

En síntesis, el proyecto posibilita que aquellos conductores que no cuenten con licencias profesionales anteriores puedan obtener las de clases A-3 y A-5 si acreditan haber aprobado un curso teórico y práctico especial que contemple -y esta es la novedad- 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 y autorizada para impartir el curso especial de capacitación. La duración de este se establecerá en el reglamento. Y el proyecto original habla de al menos 400 horas.

Por lo tanto, esta normativa no reemplaza el sistema vigente, sino que consagra una alternativa con la finalidad de que se pueda capacitar a los choferes con licencia profesional en un período de menor tiempo, pero exigiéndoles un requisito adicional: aprobar un curso especial que contemple el uso de simuladores de inmersión total, en línea con lo que hacen los países desarrollados hoy día.

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, el año pasado se vendieron en nuestro país 19 mil camiones para el transporte, cifra récord de ventas de tales vehículos. Y en los pocos meses que llevamos del 2012 ya se registra una cantidad bastante importante.

Estos camiones se destinan, por supuesto, al trabajo de la industria y la minería. Y los choferes profesionales que se requieren para estas labores no se encuentran hoy día en el mercado.

Por eso se presentó este proyecto de ley, iniciado en una moción de los Diputados Germán Becker, Mario Bertolino, José Manuel Edwards, René García, Joaquín Godoy, Cristián Monckeberg, Nicolás

DISCUSIÓN SALA

Monckeberg, Leopoldo Pérez, Marcela Sabat y Frank Sauerbaum. Y el Ejecutivo formuló una indicación sustitutiva con el objeto de agregar un sistema de sanciones.

La iniciativa en debate fue aprobada por unanimidad en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado. Ella tiene por objeto autorizar a los conductores que acrediten haber aprobado un curso teórico y práctico especial -se aumentan las 300 horas de duración exigidas en la actualidad-, que contemple el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología similar que se asemeje a la realidad, en una escuela de conductores profesionales reconocida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que puedan acceder a las licencias profesionales clases A-3 y A-5, previo examen práctico y teórico aprobado en la municipalidad respectiva.

El proyecto se justifica en el alto crecimiento de la demanda -como ya señalé- de camiones de transportes.

Hoy en día, para obtener licencias profesionales es necesario acreditar haber estado en posesión de licencia clase B durante dos años; aprobar los cursos teóricos y prácticos, con una duración total de 300 horas, que imparten las escuelas de conductores profesionales acreditadas; y, en el caso de la licencia clase A-3, haber estado en posesión durante al menos dos años de la licencia profesional clases A-1, A-2, A-4 o A-5.

Cuando se trate de una licencia clase A-5, los postulantes deberán acreditar haber estado en posesión de la licencia profesional clases A-2, A-3 o A-4 por dos años a lo menos.

En cuanto a lo que se propone, hay que tener en cuenta algunos riesgos.

El primero es que podría traducirse en un monopolio en las escuelas de conductores, por los altos costos de los equipos involucrados.

El segundo se relaciona con que resulta imprescindible garantizar que los aparatos que se utilicen para la educación de los futuros conductores los habiliten para enfrentar las condiciones de la conducción en la vía pública.

Y, finalmente, se podría generar un fuerte aumento de las licencias profesionales y, eventualmente, de las escuelas de conductores, lo que dificultaría aún más la ya difícil fiscalización del transporte de pasajeros y de carga.

En consecuencia, estimo que el proyecto es altamente útil y conveniente y, por supuesto, lo votaré a favor.

Gracias, señor Presidente.

El señor ESCALONA (Presidente).- Le corresponde intervenir al Senador señor Pizarro, quien no se encuentra en la Sala.

Tiene la palabra el Honorable señor Coloma.

DISCUSIÓN SALA

El señor COLOMA.- Señor Presidente, las explicaciones de los dos colegas que me antecedieron en el uso de la palabra han sido suficientemente clarificadoras.

Quiero agregar que en el mundo agrícola esta escasez de conductores profesionales también se da. Esta no solo afecta a la industria y la minería, que, probablemente, son los sectores más demandantes en esta materia, sino además a la agricultura, por el arribo de nuevos camiones que, por fortuna, están llegando a distintos lugares del país.

Lo cierto es que este proyecto, para definirlo de un modo simple, se puede considerar como un adelantamiento en las condiciones para obtener este tipo de licencia. En él se reemplaza -tal vez la palabra no es exacta- el requisito de los dos años de experiencia por un esfuerzo mucho más desarrollado en el sentido de aprobar un curso teórico y práctico especial, que contempla el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología equivalente, en una escuela especial de conductores profesionales reconocida por el Ministerio de Transportes.

Además, se generarán opciones de trabajo a jóvenes que -así lo espero; esa es la idea- adicionalmente van a tener una preparación muy calificada, por cuanto aquí hablamos de alta tecnología.

Por otra parte, el Senador Sabag sostuvo -comparto plenamente sus dichos- que hay que tener mucho cuidado en que no se produzcan monopolios, como ha ocurrido en otras instancias vinculadas a estos temas.

Sin embargo, no cabe duda de que el proyecto va en el camino de la modernidad al ofrecer este tipo de actividades a jóvenes mediante cursos especiales de alta calidad -a eso aspiro-, en términos de incrementar la cantidad de conductores profesionales para atender su demanda y, también, de brindar una preparación de óptima calidad para la maniobrabilidad de estos medios de transporte pesados.

Por lo tanto, me parece que la iniciativa apunta en el sentido correcto, y nosotros, por lo menos, nos sumaremos a la aprobación de la idea de legislar.

He dicho.

El señor ESCALONA (Presidente).- Gracias, señor Senador.

Senador Pizarro, ¡cuando no lo vimos en la Sala nos preocupamos de no poder contar con su aporte, pero vemos que ya ha regresado...!

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PIZARRO.- Estoy seguro, señor Presidente, de que usted espera un enfoque un poco distinto del que han manifestado mis colegas, pero no le voy a dar en el gusto porque comparto el informe sucinto entregado por el Senador Prokurica, con quien analizamos esta iniciativa en la Comisión de Transportes. Y debo decir que, más allá de la información exacta que él entregó acerca de los requisitos que hoy día se exigen a los choferes profesionales, existe una

DISCUSIÓN SALA

real necesidad en el ámbito del transporte de contar con un nivel de profesionalismo mucho más contundente, más serio que el actual.

Cuando estudiamos este tema en la Comisión aprovechamos de conocer las necesidades tanto del transporte de carga y de pasajeros como de la minería. En el caso del Transantiago, este es uno de los sectores con carencia de choferes profesionales: hay mucha rotación y no siempre se cumple con los requisitos exigidos, lo cual va generando una escasez de personas especializadas.

Y a nosotros nos interesaban dos cosas:

La primera es que pudiéramos acceder a tecnología de punta en términos de preparación de conductores profesionales y, la segunda, lógicamente, que realizáramos una evaluación del rol desempeñado por las escuelas de conductores que hoy imparten estos cursos y que certifican la calidad de los profesionales de la conducción que se van formando.

Respecto al último punto, debemos decir, con todas sus letras, que tenemos un serio y grave problema. Porque las escuelas de conductores realmente no están garantizando que quienes aprueban sus cursos poseen la idoneidad, la capacidad profesional o la especialización requeridas en la actualidad.

Los vehículos de transporte, hoy por hoy, son verdaderas máquinas que se manejan de manera computarizada, y en donde todo es automático.

Por lo tanto, se requiere una serie de habilidades y conocimientos que no dicen relación alguna con las características de los choferes tradicionales o de lo que estamos acostumbrados a entender por manejo en un vehículo particular o liviano.

Y eso nos obliga como país a establecer normas, requisitos y condicionamientos mucho más estrictos y rigurosos respecto de los planes y programas que permiten la obtención de las certificaciones de las escuelas de conducir para alcanzar la calidad de conductor profesional.

Ese punto quedará claramente establecido en el reglamento, como se plantea en el texto de la iniciativa.

De otro lado, el Ministro del ramo se refirió al desafío de imponer una exigencia mucho mayor en la entrega de licencias de conductor. Y aquí volvemos nuevamente a la necesidad de contar con un sistema más acorde a nuestro objetivo como país, lo cual pasa, derechamente, por empezar a tratar en la Comisión las indicaciones formuladas al proyecto que crea el sistema de licencias de conductor con puntaje, que ha dado resultados efectivos en naciones más desarrolladas que Chile en esta materia.

Por último, se fijó un resguardo -por decirlo así- para los choferes que no están en condiciones de seguir cursos altamente tecnificados -como el basado en el simulador-, pero que sí cuentan con experiencia y tienen su profesión armada, a quienes resultaría muy difícil reconvertir para otras actividades.

En consecuencia, el riesgo de que pudieran perder las posibilidades de trabajo al privilegiarse a quienes se han formado con estas

nuevas tecnologías, también quedó de lado. Porque este sistema no impide que sigan obteniendo su licencia profesional clases A-3 y A-5 aquellos conductores que, no habiendo hecho el curso, sí tienen la *expertise,* sí realizan el trabajo práctico, que es lo que les permite desarrollar dicha actividad.

Esas son fundamentalmente las razones por las cuales nosotros, de manera unánime, aprobamos este texto.

El Senador Prokurica ya hizo referencia a las necesidades que existen en el mercado. Las cifras son, en realidad, bastante impresionantes, por la especialidad que se les exige a los conductores y por las necesidades y las condiciones que están establecidas en la Ley de Tránsito y en las normas que permiten el otorgamiento de licencias de conducir profesional.

Así que estamos muy tranquilos y sumamente contentos de poder aprobar este proyecto, por cuanto va en beneficio de la calidad del transporte, sea de carga o público, y también de la capacitación de los propios conductores profesionales. Entendemos, además, que esto puede significar una alternativa, una oportunidad laboral que se refleje en mejores remuneraciones para quienes se desempeñen en ese sector de la economía, que es fundamental para el país.

El señor COLOMA.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor COLOMA.- Seré muy breve, señor Presidente.

Pido que se autorice a la Comisión de Agricultura al objeto de que, a partir de las 7 de la tarde, funcione paralelamente con la Sala para despachar un proyecto de ley muy importante: el relativo al abigeato, de lo que yo sé que usted también está muy preocupado.

El señor ESCALONA (Presidente).- Si no hubiere objeción, se accedería a ello.

--Así se acuerda.

El señor ESCALONA (Presidente).- Solicito el acuerdo de la Sala para abrir la votación.

Acordado.

--(Durante la votación).

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.- Señor Presidente, Honorable Sala, el proyecto de ley que nos ocupa constituye una acertada medida para paliar el déficit de conductores profesionales, tanto de buses como de camiones, que en la actualidad experimenta nuestro país.

DISCUSIÓN SALA

Su objetivo consiste, fundamentalmente, en introducir la realización de cursos especializados para aquellos choferes que no hayan estado en posesión, por un tiempo mínimo, de licencias que los habiliten para acceder a otras de más alta categoría, a fin de conducir vehículos de mayor complejidad en su manejo.

Si bien estamos plenamente de acuerdo con las modificaciones que se introducen en los artículos pertinentes de la Ley de Tránsito, consideramos que es necesario ejercer una mayor fiscalización por parte del Ministerio de Transportes, tanto en los reglamentos que se deberán dictar en cumplimiento de esta ley en proyecto, cuanto en la fiscalización que se haga a las escuelas de conductores que efectuarán estos cursos.

A este respecto, es un hecho conocido que la realización de estos últimos, en la forma que actualmente se imparten, es de alto costo para quienes desean obtener licencia de conductor profesional, lo que en buena medida desincentiva a los trabajadores que podrían desempeñarse como choferes de buses o de camiones. Ello, indudablemente, incide en el déficit que actualmente se observa.

Por otra parte, se han detectado varias escuelas de conductores que no llevan a cabo de manera efectiva los cursos que para tal efecto se requieren, y solo se limitan a vender los certificados de realización y aprobación de un determinado curso, los que posteriormente se presentan en la Dirección de Tránsito de la municipalidad respectiva, donde no se efectúa el examen de rigor por el solo hecho de exhibir ese documento. Tal situación, sin duda, constituye una irregularidad que, además, entraña un peligro público al no haberse evaluado las capacidades pertinentes de quien aspira a conducir en forma profesional.

En virtud de lo anterior, es necesario que se cumplan en forma real y efectiva los exámenes que se establecen en esta ley en proyecto, lo que deberá hacerse en las correspondientes Direcciones de Tránsito por parte de quienes hayan realizado tales cursos. Y a las escuelas de conductores que los impartan tendrá que exigírseles el más alto estándar en la calidad de aquellos, a fin de que esta actividad no constituya un mero negocio, sino que se dimensione en su exacta medida la importancia que reviste para el transporte de carga y de pasajeros en nuestro país.

Finalmente, y aunque no constituye una materia propia de esta iniciativa legal, pero sí tiene íntima relación, creemos que debe tenerse conciencia, mediante una campaña informativa por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la necesidad imperiosa de que los conductores de buses de pasajeros interprovinciales respeten realmente su descanso, tanto en la trayectoria de un determinado viaje como en los que les corresponda efectuar durante un mes de trabajo, para evitar así accidentes carreteros como los que han ocurrido en el último tiempo.

Hasta ahora, ha sido el Ministerio del Trabajo el que ha fiscalizado el cumplimiento de esa normativa. Sin embargo, estimamos que también le cabe a la Cartera de Transportes una participación en ello, ya que se ha tenido conocimiento de que conductores de algunas empresas de buses

interprovinciales aparecen haciendo uso de sus días de descanso dentro del mes en forma normal -así se consigna en los documentos pertinentes de la respectiva ficha-, no obstante, durante ese período trabajan como choferes en empresas de buses comunales que prestan servicio local o intercomunal.

Tal situación, sin duda, incide en los múltiples accidentes que constantemente están afectando a buses interprovinciales, ya que dichos conductores, que se supone que han tenido su correspondiente descanso, no hacen uso de él. Y, obviamente, son presa de la fatiga cuando manejan buses que transitan por las distintas carreteras del país. Por ello, es indispensable, en nuestro concepto, que en la fiscalización participen los dos Ministerios de manera conjunta.

En ese sentido, doy mi voto favorable a este proyecto de ley, sobre la base de que se efectuarán aquellas fiscalizaciones, que son tan primordiales para erradicar esas malas prácticas. De este modo se contará con conductores de buses y de camiones que estén verdaderamente bien capacitados para ejercer dicha actividad, que es de mucha importancia para nuestro desarrollo.

No quiero terminar mi intervención sin antes señalar que tanto en el Transantiago como en el Transvalparaíso uno de los requerimientos más urgentes apunta justamente a la necesidad de tener conductores especializados, para lo cual se requiere contar con el personal suficiente en cantidad y calidad.

Ese es uno de los reclamos más insistentes.

La Inspección del Trabajo ha fiscalizado en el Transvalparaíso el cumplimiento de las horas de descanso de los choferes de la locomoción colectiva, y básicamente se ha encontrado con sorpresas complejas, porque efectivamente ese descanso no es respetado en la mayoría de los casos.

He dicho.

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.- Señor Presidente, si uno hiciera un examen de fiscalización rigurosa a los buses y taxibuses de la locomoción colectiva del país, se encontraría con que la ley no se está cumpliendo; que de los dos conductores que se exige por máquina uno se halla excedido en las horas de trabajo.

Efectivamente, existe un fuerte déficit de conductores profesionales. Y, por cierto, las explicaciones podrían ser las dificultades y el número de años para acceder a la licencia profesional, pero también las condiciones laborales y contractuales en que esos trabajadores desempeñan su tarea.

Como sabemos, se creó el Transantiago, que hoy día representa un costo de 800 millones de dólares para el país -se trata de recursos que están radicados en la Capital y son pagados por todo Chile-, y su objetivo era dignificar la tarea de los conductores. Sin embargo, ahora

observamos que todos los días hay paros de choferes del Transantiago; que no se les ha dignificado su condición profesional; que no cuentan con remuneraciones suficientes, ni con la seguridad al trabajo, ni con derecho a indemnización. Porque cuando las empresas quiebran no se les paga.

¡Y ahí están en huelga de hambre! ¡Ahí están en paro! Muchas veces estas paralizaciones se llevan a cabo fuera de la ley, dado que son determinadas por la ansiedad y la necesidad.

Señor Presidente, se habla de que más de 15 mil conductores del transporte público deben ser reemplazados y que se requieren 1.500 nuevos choferes por año. Y el que se nos propone es, por cierto, un interesante mecanismo de capacitación, de manejo de estrés, de comunicación y trabajo en equipo, de autocuidado y de aspectos sicológicos relacionados con la conducción.

Ello es coherente.

Cuando uno mira las tasas de accidentes, y particularmente de siniestros, que en Chile bordean los 50 mil al año -dentro de estos, 22 mil 755 son por imprudencia del conductor; 6 mil 273 por desobediencia de la señalización; aproximadamente 3 mil por alcohol en el chofer; más de 4 mil por pérdida de control; 1.514 por velocidad imprudente-, concluye que eso está asociado al conductor, a su capacidad de manejo.

Por lo tanto, necesitamos tener profesionales al volante. Pero si hay capacitación profesional, es preciso que haya un contrato digno para ese trabajador y una legislación que le permita que su labor tenga la dignidad suficiente. Porque hoy día yo diría que es el sector donde se da la peor fiscalización laboral, toda vez que, por su característica de movilidad, no existe un control que les garantice la debida protección social y laboral.

Señor Presidente, se plantea la realización de un curso de 300 horas, que comprende conocimientos y, también, cierta cantidad de horas dentro de un simulador, cuyo precio desconozco. Sin embargo, eso va a ser un lío tremendo. No más de 30 por ciento del total de horas de conducción tiene que efectuarse en el simulador.

Yo no sé si la Comisión lo analizó, pero habría sido importante -ignoro si estamos a tiempo- agregar a todas esas exigencias que la persona que se formó mediante dicho sistema deba acompañar a un conductor profesional por un determinado número de horas y viajes. Es decir, ponerlo en la situación real como acompañante. Esto ocurre en muchos oficios y tareas profesionales. Cuando un médico egresa se desempeña como ayudante de otro que hace las veces de jefe y lo guía. También se da en el campo de la ingeniería y en todos los ámbitos profesionales.

A mi juicio, tal experiencia es necesaria.

Para que maneje un camión con acoplado un chofer que conducía un camión pequeño (tres cuartos), o bien un taxi, no basta, en mi opinión, el simulador. Se requiere experiencia práctica y cumplir la exigencia de acompañar a un conductor profesional (cumpliendo un determinado número de horas), transitar por carreteras, experimentar la necesidad de estacionarse, subir cuestas pronunciadas, todo lo cual, en

definitiva, contribuiría a realizar en mejores condiciones una práctica real. Y eso no significa mayor costo, porque puede estar certificado.

Señor Presidente, en la Región del Biobío hemos tenido la experiencia de incorporar a mujeres, quienes han demostrado en los hechos tener una mayor dedicación, certeza, cumplimiento. Sin embargo, no hemos logrado generar las condiciones.

¿Quién paga el curso? Si una mujer, dueña de casa o que se encuentre en cualquier situación, adopta la decisión de ser una conductora profesional requiere pagar el curso. Por lo tanto, si queremos aumentar el número de conductores la pregunta que me hago es si el SENCE tendrá la capacidad de ofrecer becas para posibilitar que la gente se decida a seguir la profesión de chofer y adquiera un empleo.

La Asociación de Taxibuses del Biobío ofreció 500 cupos inmediatos para conductores siempre que el SENCE estableciera las becas necesarias para su perfeccionamiento. Y eso se hizo de manera dilatada, a través de consultoras que no cumplen los requisitos esenciales.

Yo siento que la posibilidad de incorporar a la mujer -aunque parezca extraño, están presentes en todos los oficios- puede ser una alternativa muy importante. Pero veo que podrían hacerse notar los riesgos de la discriminación, de la no accesibilidad por carecer de recursos. Y, en mi opinión, hay una enorme oportunidad de profesionalizar a muchas personas, en caso de que el SENCE otorgue becas o cubra los gastos.

Este es un llamado al sector privado, pero también al Estado, con el objeto de facilitar aún más el acceso a este carné profesional.

Señor Presidente, el reglamento a que alude el proyecto de ley -que va a establecer la duración del curso, los contenidos mínimos prácticos y teóricos del programa- debe estar listo a la brevedad.

Tenemos un problema con los reglamentos. En normativas como las que nos ocupa el reglamento pasa a ser algo vital, porque los detalles que hemos agregado (horas de acompañamiento, condiciones de accesibilidad a los cursos mediante becas, beneficios o la obligatoriedad y prioridad que debieran tener algunos empleadores en orden a capacitar a sus conductores) van a quedar establecidos ahí y no hay posibilidad de discutirlos en la ley.

Por ende, el reglamento determina el corazón, el espíritu esencial de una legislación.

Yo confío en que el Ministro Pedro Pablo Errázuriz va a elaborar un buen reglamento, pero me gustaría que fuera discutido con los conductores profesionales. En realidad, he leído el último informe, que da cuenta de la forma en que hemos abordado esta ley en proyecto, y no logro constatar la presencia de las federaciones que agrupan a los conductores, ni de las indicaciones sugeridas en la fase final. Entonces, siento que podemos cometer algún error.

DISCUSIÓN SALA

Cuando se dice que vamos a dotar de personal al mercado de conductores profesionales hay que calificar también sus responsabilidades como tales. Tanto Forestal Arauco como Forestal MININCO, en la Región del Biobío, han establecido que la carga de los rollizos es responsabilidad de los choferes. Por consiguiente, si se les desarma la carga ellos son los responsables. Además, les han puesto controles y medidores de velocidad -en mi opinión, fuera de la ley- en la carretera, generando informes alternativos a Carabineros. Y hemos sostenido que los conductores de camiones van a andar a la velocidad que fija la Ley de Tránsito cuando no tengan que preocuparse de la carga. Porque si esta se desestiba, o está mal distribuida, no es responsabilidad de quien conduce, sino de la empresa que transporta el material.

En mi concepto, la voz de los conductores resulta esencial, prudente y necesaria a la hora de elaborar el reglamento.

No está el señor Ministro de Transportes en la Sala. Pero creo que con buena voluntad se puede contar con la opinión de las asociaciones, de los sindicatos y de las federaciones de conductores de carga pesada y de transporte público de Chile, a fin de que sus puntos de vista queden incorporados en una reglamentación.

Así, señor Presidente, vamos a atacar un problema real y concreto que tiene que ver con la falta de conductores profesionales en un país donde hay mucha cesantía.

Reitero: lamento que no se hallen presentes los Ministros correspondientes, pues considero que este proyecto es vital a la hora de enfrentar el desempleo y, particularmente, disminuir los índices de riesgos de accidentes debido a la mayor profesionalización de esta digna labor que muchas veces es mal mirada por ser chofer, ya sea de camión de carga pesada, o de transporte público.

Creo que dignificar la profesión también va a coadyuvar a que muchos jóvenes y no tan jóvenes puedan acceder -particularmente las mujeres, de manera decidida- a ocupar estos puestos de trabajo.

Voy a votar a favor, señor Presidente.

Espero que las observaciones señaladas sean recogidas en el reglamento por el señor Ministro y que la voz de los trabajadores, profesionales, asociados en sindicatos y federaciones, se tenga presente al momento de elaborarse el reglamento.

¡Patagonia sin represas!

¡Nueva Constitución, ahora!

He dicho.

El señor ESCALONA (Presidente).- El último inscrito es el Senador señor Letelier.

DISCUSIÓN SALA

El señor LETELIER.- Señor Presidente, este proyecto que se vota en general es muy importante. Establece, sobre todo, una regulación de segunda generación -por así decirlo- respecto a los conductores profesionales; hace suyas las normas de primera generación, en el sentido de que quienes deseen obtener licencias profesionales, que requieren de mayor especialización, cuenten con cursos especiales. Y ahora vamos a entrar en un proceso de regulación y reglamentación de aquellas.

Sin querer entrar al detalle del texto por el momento, y sin dudar de la facultad que asiste al Ministerio de Transportes para establecer, mediante un reglamento, las características y especificaciones técnicas que deben cumplir los simuladores que se van a utilizar para impartir los contenidos prácticos, quiero decir que como país enfrentamos un doble desafío. Y creo que lo mejor es asumirlo.

¡Existe carencia de conductores profesionales! ¡Tenemos un problema con los conductores profesionales! ¡Necesitamos una mayor cantidad de conductores profesionales! Pero hoy muchas personas que están interesadas en acceder a esta profesión no cuentan con los recursos para formarse como tales.

Un Senador que me antecedió en el uso de la palabra lo indicó. Y el que no tengamos un mecanismo público para financiar dicho requisito, o que no existan sistemas más expeditos orientados a la formación de choferes profesionales, hace que a través de los subsidios que otorga el SENCE, y otros procedimientos, en la práctica se caiga en una forma de cooptar o captar conductores, que no necesariamente es lo más adecuado.

Estoy seguro de que no solamente en el Transantiago se observa una carencia de choferes profesionales, cuestión que salta a la vista.

Uno podrá decir que las empresas son las principales responsables en formar a los choferes. Yo creo que aquí hay un interés público comprometido. Y para qué hablar de lo que pasa con las empresas de transporte interprovincial de pasajeros, donde hemos podido apreciar a la Ministra del Trabajo denunciar una tras otra situaciones de alta irregularidad que todos vemos con preocupación. Asimismo, hay muchos conductores profesionales de carga que trabajan horas excesivas por el sistema de pago que tienen y también porque faltan personas que realicen dicha labor.

Voy a votar a favor de la idea de legislar. Y espero que perfeccionemos el proyecto y que además de los cursos se establezcan períodos de práctica para los conductores, antes de que salgan a manejar solos por las carreteras.

En el transporte interprovincial de pasajeros ocurre un hecho interesante: los estafetas muchas veces se transforman en choferes profesionales. Ahí se produce un proceso de aprendizaje muy importante. Para ser profesional del volante no solo hay que realizar cursos. Es necesario hacer algo más.

DISCUSIÓN SALA

Señor Presidente, pido que durante la discusión con el Ministerio busquemos fórmulas para generar mecanismos a fin de que los interesados puedan financiar la carrera que les permita desarrollar la profesión en comento.

No solo se trata de que la licencia sea profesional: también el conductor debe ser reconocido como profesional.

Probablemente precisaremos crear un instrumento de transición a los efectos de que muchos conductores de hecho existentes en nuestro país en razón de que su licencia profesional perdió vigencia cuenten con un procedimiento facilitador para la revalidación.

El Estado podría otorgarles créditos para que tomaran los cursos correspondientes, sobre la base de pagarlos después mediante un descuento en el sueldo.

Esa sería una manera de posibilitar en nuestro país la formación de choferes profesionales, que es el anhelo de muchos.

Conozco a varios jóvenes responsables que manejan vehículos menores y quieren ser conductores profesionales; pero carecen de recursos y no están dispuestos a incurrir en irregularidades para acceder a los cursos pertinentes.

Por eso, considero mejor generar mecanismos que permitan financiar la contratación de choferes profesionales que cumplan los nuevos requisitos, pero a partir de un sistema muy transparente y que no haga caer a la gente en situaciones indeseadas por todos.

Voy a votar a favor, señor Presidente. Y espero que en el Senado encontremos con el Ejecutivo fórmulas de financiamiento que les posibilite a los interesados acceder a los cursos respectivos, sobre la base de que posteriormente le reintegren al Estado el importe de su costo mediante imputaciones tributarias o descuentos en las remuneraciones.

El señor LABBÉ (Secretario General).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor ESCALONA (Presidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba en general el proyecto (27 votos afirmativos).

Votaron las señoras Allende, Alvear, Pérez (doña Lily), Rincón y Von Baer y los señores Chahuán, Coloma, Escalona, García-Huidobro, Girardi, Gómez, Horvath, Kuschel, Larraín (don Hernán), Letelier, Muñoz Aburto, Novoa, Orpis, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Ruiz-Esquide,

DISCUSIÓN SALA

Tuma, Uriarte, Walker (don Ignacio), Walker (don Patricio) y Zaldívar (don Andrés).

El señor ESCALONA (Presidente).- Debemos fijar plazo para presentar indicaciones, pero, lamentablemente, en este momento no existe el quórum requerido para adoptar una decisión al respecto.

El señor LETELIER.- Pido la palabra.

El señor ESCALONA (Presidente).- La tiene, Su Señoría.

El señor LETELIER.- Señor Presidente, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones está abocada al proyecto sobre televisión digital terrestre, cuyo análisis ocupará un tiempo prolongado.

Por tanto, propongo no fijar plazo para formular indicaciones mientras no sepamos cuándo se despachará dicha iniciativa. Ello, para realizar la discusión responsablemente.

Mi sugerencia, entonces, es dejar pendiente la decisión hasta la sesión próxima.

El señor ESCALONA (Presidente).- Estamos obligados a ello, señor Senador, porque no hay quórum para adoptar acuerdos.

Tiene la palabra el Senador señor Prokurica.

El señor PROKURICA.- Si no tenemos quórum, no quiero formular una propuesta. Pero la idea es fijar un plazo y después, de ser necesario, extenderlo. Eso, para cumplir el Reglamento.

Estimo que 15 días podrían ser un término adecuado.

El señor ESCALONA (Presidente).- Mañana tomaremos la decisión, Su Señoría.

2.3. Boletín de Indicaciones

Senado, 07 de mayo, 2012. Indicaciones de Parlamentarios.

BOLETÍN Nº 7.319-15
INDICACIONES
07.05.12

INDICACIONES FORMULADAS DURANTE LA DISCUSIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, ESTABLECIENDO REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA OBTENER LICENCIA PROFESIONAL.

ARTÍCULO ÚNICO.-

Número 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, sustitúyese 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.".".

o o o o o

2.- 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, sustitúyese 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.".".

o o o o o

Número 2

3.- 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.".".

ARTÍCULO TRANSITORIO

4.- 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 A3 y A5 obtenidas en la modalidad que la presente ley deroga, mantendrán la vigencia de sus licencias hasta le 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 A3 y A5 que se incorpora en la presente ley mediante la modificación del inciso

BOLETÍN INDICACIONES

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 A3 y A5 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.”.

- - - - - -

2.4. Segundo Informe de Comisión de Transportes

Senado. Fecha 23 de mayo, 2012. Cuenta en Sesión 22. Legislatura 360.

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley Nº 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional.
BOLETÍN Nº 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 esta 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.

SEGUNDO INFORME COMISIÓN TRANSPORTES

El transporte interurbano es regulado fundamentalmente por el decreto Nº 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 vengan 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 "ligth" 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°s 1 y 2, que se votaron conjuntamente.

Indicación Nº 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 Nº 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 Nº 1, fue aprobada con modificaciones, entendiéndose subsumida en la indicación Nº 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 Nº 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.

- - - - - -

Nº 1 bis, nuevo

---Pasó a ser Nº 2, nuevo.

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

Indicación Nº 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, sustiíúyese 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 Nº 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 Nº 3, fue aprobada con modificaciones, entendiéndose subsumida en la indicación Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 5

A este numeral se formuló la **indicación Nº 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, atingentes a las respectivas materias."

Indicación Nº 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 le 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 Nº 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 Nº 7, fue aprobada con modificaciones, entendiéndose subsumida en la indicación Nº 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

Nº 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 Nºs 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 Nºs 3 y 4.)

- - - - -

Nºs 2 y 3

--- Pasaron a ser Nºs 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, atingentes a las respectivas materias.”.

(Unanimidad 3x0. Indicaciones N°s 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, atingentes 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 Nº18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional.

BOLETÍN Nº 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 Nº 1, aprobada con modificaciones, 3 x 0.
Indicación Nº 2, aprobada sin modificaciones, 3 x 0.
Indicación Nº 3, aprobada con modificaciones, 3 x 0.
Indicación Nº 4, aprobada con modificaciones, 3 x 0.
Indicación Nº 5, retirada.
Indicación Nº 6, aprobada sin modificaciones, 3 x 0.
Indicación Nº 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 Nº 18.290, de Tránsito. Se modifican sus artículos 13, 33 y 37.

Valparaíso, 23 de mayo de 2012.

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

2.5. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 360. Sesión 24. Fecha 12 de junio, 2012. Discusión particular. Se aprueba en particular con modificaciones.

REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA OBTENCIÓN DE LICENCIA DE CONDUCTOR PROFESIONAL

El señor ESCALONA (Presidente).- Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional, con segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y urgencia calificada de "suma".

--Los antecedentes sobre el proyecto (7319-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 92ª, en 31 de enero de 2012.

Informes de Comisión:

Transportes y Telecomunicaciones: sesión 3ª, en 20 de marzo de 2012.

Transportes y Telecomunicaciones (segundo): sesión 22ª, en 5 de junio de 2012.

Discusión:

Sesión 11ª, en 17 de abril de 2012 (se aprueba en general).

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).- Este proyecto fue aprobado en general en sesión de 17 de abril del presente año.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones deja constancia, para los efectos reglamentarios, de que no hay artículos que no hayan sido objeto de indicaciones ni de modificaciones.

El referido órgano técnico realizó diversas enmiendas al texto aprobado en general, todas las cuales aprobó por unanimidad, por lo que deben ser votadas sin debate, salvo que alguna señora Senadora o algún señor Senador manifieste su intención de impugnar la proposición de la Comisión respecto de alguna de ellas.

Sus Señorías tienen a su disposición un boletín comparado en que se consignan, en la tercera columna, las modificaciones introducidas por la Comisión en el segundo informe, y, en la cuarta columna, el texto como quedaría al aprobarlas.

El señor ESCALONA (Presidente).- En discusión particular.

DISCUSIÓN SALA

De acuerdo con el Reglamento, salvo que algún señor Senador o señora Senadora desee impugnar alguno de los artículos...

El señor TUMA.- Pido la palabra.

El señor ESCALONA (Presidente).- ¿Va a impugnar alguna disposición, señor Senador?

El señor TUMA.- No.

El señor ESCALONA (Presidente).- Se votan sin discusión, de manera que vuelvo a consultar a la Sala: ¿Hay alguna impugnación respecto de los artículos aprobados en particular por la Comisión?

No la hay.

En consecuencia, se darán por aprobados.

--Se aprueban las modificaciones propuestas por la Comisión y queda despachado en particular el proyecto.

El señor TUMA.- A ver, señor Presidente...

El señor ESCALONA (Presidente).- Senador señor Tuma, ¿tema de Reglamento?

El señor TUMA.- No, señor Presidente, yo pedí la palabra para intervenir respecto de esta iniciativa, y usted dio por hecho que no hay debate.

El señor ESCALONA (Presidente).- Así es.

El señor TUMA.- Entonces, ¿no se va a votar el proyecto? ¿O vuelve a la Comisión?

El señor ESCALONA (Presidente).- Señor Senador, no prestó usted la debida atención. El señor Secretario, en la relación de la iniciativa, señaló que todas las enmiendas de la Comisión se aprobaron por unanimidad. En consecuencia, no existiendo impugnaciones en la Sala, como expresamente consulté, correspondía votarlas sin debate. De manera que el Reglamento me obliga a no ofrecerle el uso de la palabra, aunque yo con todo gusto se la hubiera cedido, Su Señoría. Pero no manda mi emocionalidad, sino el Reglamento.

El señor TUMA.- Gracias, señor Presidente.

El señor WALKER (don Patricio).- ¡Eso se llama "*fast track*"!

OFICIO MODIFICACIONES

2.6. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio aprobación de Proyecto con modificaciones. Fecha 12 de junio, 2012. Cuenta en Sesión 42. Legislatura 360. Cámara de Diputados.

Nº 604/SEC/12

A S.E. el Presidente de la Honorable Cámara de Diputados

Valparaíso, 12 de junio de 2012.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional, correspondiente al Boletín N° 7.319-15, con las siguientes enmiendas:

Artículo único

Número 1

Lo ha sustituido por el siguiente:

"1.- En el inciso segundo del artículo 13, en el acápite LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyese en el número 3) la expresión ", y" por un punto y coma (;), reemplázase en el número 4) el punto aparte (.) 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.".".

OFICIO MODIFICACIONES

o o o

Ha incorporado, como número 2, nuevo, el que sigue:

"2.- En el inciso primero del artículo 14, en el acápite A) LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyese 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 correspondiente 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 LICENCIA PROFESIONAL.".".

o o o

Números 2 y 3

Han pasado a ser números 3 y 4, respectivamente, sin modificaciones.

o o o

Ha consultado el siguiente epígrafe, nuevo:

"ARTÍCULOS TRANSITORIOS"

o o o

Artículo Transitorio

Lo ha reemplazado por los siguientes:

"Artículo primero.- 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

OFICIO MODIFICACIONES

correspondientes a reglamentos vigentes, dentro de los noventa días posteriores a la fecha de su publicación.

Artículo segundo.- La modalidad de obtención de licencias profesionales A-3 y A-5 y la exigencia de examen teórico rendido en la Municipalidad que la presente ley contempla en los números 5) y 6) que incorpora al inciso segundo del artículo 13, acápite LICENCIAS PROFESIONALES, y las modificaciones que introduce a 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 anterior, atingentes a las respectivas materias.”.

- - -

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio Nº 9.945, de 19 de enero de 2012.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

CAMILO ESCALONA MEDINA
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario General del Senado

3. Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

3.1. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 360. Sesión 43. Fecha 14 de junio, 2012. Discusión única. Se aprueban las modificaciones.

MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO. Tercer trámite constitucional.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Corresponde tratar las modificaciones del Senado al proyecto de ley, iniciado en moción, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, y que establece requisitos alternativos para obtener licencia profesional.

-Antecedentes:

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Leopoldo Pérez.

El señor **PÉREZ** (don Leopoldo).- Señor Presidente, en nuestro país existe una gran demanda de choferes que no está siendo suficientemente cubierta, junto a la necesidad de profesionalizar aún más la conducción de los choferes de transporte mayor.

Por esta razón, el proyecto tiene por objeto autorizar a los conductores a que acrediten haber aprobado un curso teórico y práctico especial que contemple el uso de simuladores en una escuela de conductores profesionales.

Actualmente, para obtener una licencia profesional A-3, y para el caso de licencias A-5, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones exige, de acuerdo a la ley, la aprobación de un curso de 300 horas.

Estos cursos comprenden conocimientos acerca de teoría del tránsito, de reglamentos del transporte, de técnicas de conducción preventiva, de aspectos psicológicos y comunicacionales.

A lo anterior se suman conocimientos de mecánica básica y mantención preventiva del vehículo, prevención de riesgos y combate de incendios; primeros auxilios, conducción práctica, y evaluaciones psicológicas y psicotécnicas.

En ese sentido, esta iniciativa se fundamenta en que actualmente existen más de 15 mil conductores del transporte público metropolitano que deberían ser reemplazados. Ello, ya sea por retiro, por tener que acogerse a jubilación o hacer una renovación de conductores en diferentes empresas de transporte mayor.

DISCUSIÓN SALA

Este reemplazo significa una tasa de 10 por ciento anual, lo que se traduce en tener que renovar unos 1.500 conductores nuevos, por año.

En el caso de los de camiones, la tasa de crecimiento anual también es de, aproximadamente, 10 por ciento. Por lo tanto, en este caso la necesidad llegaría a cerca de 14 mil conductores por año.

En este contexto, el proyecto propone agregar una serie de exigencias nuevas a la ley, como llegar a 400 horas de curso teórico y práctico que contemplen el uso de simuladores de inmersión total u otra tecnología similar.

Dichos simuladores permiten medir a los conductores en situaciones reales, no medibles en la forma tradicional, como accidentes imprevistos, cruce de peatones o cualquier eventualidad que se presente en la ruta.

Además, permite medir la calidad de la conducción, la capacidad de aceleración y frenado apropiada, evaluar distancias y velocidades y el ahorro de combustible.

Este sistema se encuentra implementado en España y Francia, donde el costo de dicha tecnología está a cargo de las empresas.

Los simuladores serán una herramienta computacional formativa, basada en la metodología de aprender haciendo.

Un antecedente muy importante, que no podemos obviar, es que el factor humano está involucrado en el 90 por ciento de los accidentes en estos ámbitos.

Asimismo, se establece que la primera causa de accidentes a nivel mundial se produce por la inadecuada percepción de una situación de riesgo.

Lo anterior, en nuestro país, se le asigna a la imprudencia en la conducción, sobre todo si se tiene en cuenta que los conductores profesionales han sido prácticamente autodidactas.

Creemos que, para la formación de un chofer profesional, sin perjuicio de la experiencia, se requiere de adecuado entrenamiento.

Un ejemplo que permite resaltar esta idea es que, para la implementación del Transantiago, se buscó choferes con experiencia. Sin embargo, si bien poseían años de experiencia, tuvieron serios inconvenientes con la conducción de buses articulados. Ahí la importancia de poseer centros de instrucción.

Debemos entender que esta iniciativa apunta, entre otras cosas, a mejorar las condiciones en que los chilenos viajan día a día, desde sus hogares a sus lugares de trabajo.

El actual Gobierno ha estado trabajando, fuertemente, en mejorar la actividad del transporte público, ya sea en la ciudad de Santiago como en regiones.

Por eso, invito a todos los colegas a aprobar este proyecto, porque, sin duda, va a reforzar la capacidad y calidad de nuestros conductores de la locomoción colectiva mayor y los vehículos de transporte de carga.

He dicho.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- El diputado Leopoldo Pérez es el autor de este proyecto de ley.

Tiene la palabra el diputado señor José Miguel Ortiz.

DISCUSIÓN SALA

El señor **ORTIZ**.- Señor Presidente, lamento que no haya nadie del Ministerio del Transportes, porque este es un tema importante.

Cuando el año recién pasado analizamos, en la Tercera Subcomisión Mixta de Presupuestos, una de las partidas que nos corresponde, que es la del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, analizamos lo que correspondía a la capacitación del Sence. Dentro de ella, una parte del presupuesto es para la capacitación, preparación y formación de las personas con licencia profesional, para que puedan conducir todo tipo de vehículos.

En ese instante, recordamos uno de los intereses más grandes, al cual aspiramos todos los servidores públicos, entre los cuales están contemplados los 120 diputados y los 38 senadores. Los cinco integrantes de la Tercera Subcomisión le expresamos a la ministra del Trabajo y Previsión Social que había que hacer presente la urgencia a una moción. Ella reconoció que teníamos toda la razón, porque la ejecución presupuestaria de 2011 y del primer trimestre de este año -que revisamos hace un mes y medio- en capacitación para los conductores, era alrededor de un 6,7 por ciento.

La ministra reconoció que había que colocarle urgencia. Habló con las autoridades de Gobierno, el Ejecutivo, y estamos en el tercer trámite constitucional de este proyecto, que estaba detenido en el Senado de la República.

Hoy, debemos aprobar sí o sí este proyecto. Para qué voy a repetir la argumentación que dio el diputado Pérez, autor de la moción: está en juego la vida de muchas personas, tanto en el transporte de carga como en la locomoción colectiva.

Pero, más aún, hay un tema más profundo, que realmente beneficia a la gente. En estos días se ha abierto la discusión del ingreso mínimo. Hay consenso unánime y claro en que el actual, de 182 mil pesos brutos, cuya vigencia termina el último día de junio y comienza a operar el nuevo a contar del 1 de julio, lo perciben alrededor de 500 mil personas.

También hay consenso unánime en que el país debe hacer un gran esfuerzo, porque con ese monto no alcanza a vivir una persona y menos una familia de dos o tres personas. Hay que tratar de reforzar los empleos permanentes, que sean bien remunerados. En la exposición que tuvimos, en la Tercera Subcomisión, quedó claro que hay un déficit de conductores profesionales en la locomoción colectiva y en el transporte de carga, en circunstancias de que el 90 por ciento de los conductores, cuando tengan aprobado su curso para la licencia profesional, van a tener ingresos mínimos de 500 mil pesos hacia arriba.

En el caso de Concepción, me solicitaron una reunión la Asociación Provincial de Dueños de Taxibuses, la Federación del Transporte y cinco líneas de taxibuses, cuyo nombre es Alianza. Ellos tienen un parque de 1.600 taxibuses en la provincia de Concepción, por lo que hoy, sí o sí, deberán necesitar alrededor de 200 conductores profesionales, con las rentas que acabo de expresar.

DISCUSIÓN SALA

Entonces, tenemos que aprobar este proyecto, porque incide en la formación de manera extraordinaria y, por primera vez, tal como lo señalan las modificaciones del Senado –lo mejoraron mucho-, para acceder a las licencias de conductor profesional clases A-3 y A-5, en aquellos casos de conductores que no hayan estado en posesión de la licencia indicada en el número 4) precedente, se deberá acreditar 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.

Me voy a detener en el tema del reglamento. Es muy bueno que quede establecido en la historia fidedigna del establecimiento de la ley -me alegro que el proyecto sea una moción, lo que no es fácil por el régimen presidencialista que rige a nuestra patria- que el reglamento se debe dictar rápido, porque si no, esto va a ser tierra de nadie. Vamos a poner término al tercer trámite constitucional, el proyecto será despachado al Ejecutivo, para que se publique en el Diario Oficial, pero si no hay rapidez en dictar el reglamento respectivo, naturalmente, tendremos un gran retraso.

Cuando planteamos este tema al Ministerio del Trabajo, nos señalaron que estaban coordinados con el Ministerio de Transportes y la Subsecretaría de Transportes, en relación con el reglamento con que operará esta nueva modificación que establece requisitos alternativos para obtener licencia profesional.

Por lo tanto, hago un llamado, repito, ya que no hay nadie del Ministerio de Transportes, para que ese reglamento se dicte antes de 20 o 25 días.

Por otro lado, quiero recordar, porque lo hemos consultado los parlamentarios que integramos la Tercera Subcomisión, que el uso de simuladores de inmersión total y otras tecnologías equivalentes son importados. Estos aparatos no se fabrican en Chile. Quizá, porque es anticomercial, amén de que no eran parte de las exigencias para obtener licencia profesional. Por eso, necesitamos que esto se implemente con rapidez, porque en la provincia de Concepción, al menos, estaremos permitiendo -la partida del Sence, del Ministerio del Trabajo, tiene fondos disponibles para formar estos profesionales-, que los conductores aumenten su profesionalización y, por ende, sus remuneraciones, toda vez que estos profesionales, que tienen en sus manos las vidas de muchas personas, se habrán capacitado para entregar un mejor servicio.

Por eso, anuncio mi voto favorable a las modificaciones del Senado, toda vez que están en el camino de lo que expresaron los autores de la moción.

He dicho.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Rodrigo González.

DISCUSIÓN SALA

El señor **GONZÁLEZ**.- Señor Presidente, las modificaciones del Senado deben ser rechazadas por esta Cámara. El fundamento es que el proyecto no es adecuado para resolver el déficit de conductores profesionales y de seguridad vial, como consecuencia de la conducción de buses, camiones y vehículos de carga mayor, cuyos conductores deben contar con licencia profesional.

En 2000, el número de víctimas por cada millón de vehículos era 1.600 al año. Esta cifra baja con la incorporación de las licencias graduales y la acumulación de la experiencia práctica que se exigía para obtenerlas. Sin embargo, este proyecto lo que hace es volvernos al tipo de ordenanza general de tránsito que teníamos en la década del 80, cuando se pasaba de licencia no profesional Clase B, para conducir vehículos particulares, a licencia Clase A, sin reunir requisitos de significación, es decir, puede generar un aumento de los accidentes al disminuir la seguridad vial.

Con las modificaciones del Senado, una persona con licencia Clase B, y que tenga veinte años, podrá simplemente, después de aprobar 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, podrá conducir un camión o un vehículo de transporte colectivo, especialmente esos grandes buses que circulan por la Región Metropolitana. Hago presente que se elimina la exigencia de que el curso deba durar 400 horas, y se deja al reglamento establecer la duración de la capacitación.

El argumento que sostiene este proyecto es facilitar la obtención de las licencias Clase A 3 y Clase A 5, como una forma de hacer frente al déficit de conductores en el Transantiago. Pero el Ministerio de Transportes no tomó en cuenta la resolución N° 657/2001, que le permite incrementar la reserva de conductores si simplemente se eliminara la resolución o se modificaran las características de esa resolución, que obliga a los conductores que quieran optar a otra clase de licencia profesional a la convalidación de módulos y unidades temáticas de cursos impartidos por las Escuelas de Conductores Profesionales. Si se diera gratuidad a estos cursos y se permitiera realizarlo con cierta flexibilidad, podrían contar con un buen número de conductores para resolver el déficit, que ha sido uno de los principales argumentos para sostener este proyecto.

Por eso, por los argumentos dados y porque es necesario privilegiar la seguridad vial por sobre el mercado y las necesidades de las empresa de transporte, como es tener conductores con remuneraciones bajas, porque los requisitos también disminuyen, no es conveniente aprobar las modificaciones del Senado. Lo lógico es discutir en la Comisión Mixta la forma de enmendar este proyecto, porque tal como está, podría acarrear nefastas consecuencias para la seguridad vial. Expertos señalan que para conducir buses y camiones articulados, amén de las licencias Clase A 3 y Clase A 5, se requiere gradualidad de dos años de antigüedad manejando, a lo menos, en vehículos intermedios, como minibuses o camiones pequeños, que necesitan licencias

actuales Clase A 2 y Clase A 4; una experiencia equivalente a unos 60 mil kilómetros y a unas 900 horas de conducción. Esta experiencia práctica se está eliminando del entrenamiento de los conductores, lo que podría redundar en consecuencias trágicas al disminuir la seguridad vial, la misma que hemos pretendido con otros proyectos que hemos aprobado en este Congreso.

Por eso, debemos rechazar las modificaciones del Senado y llevar el proyecto a Comisión Mixta, para discutir en esta instancia sus contenidos de fondo, que solo intentan, a través de pruebas sin consistencia para la formación práctica de los choferes, otorgar las licencias, que pondrán en manos de conductores la vida de miles y miles de personas, como son las licencias clase A 3 y Clase A 5.

He dicho.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Señor Presidente, quiero un oficial de Sala para que le pase el proyecto al diputado González y que lo lea, porque no sé de qué proyecto está hablando. Me parece increíble, porque lo que ha dicho nada tiene que ver con el proyecto que estamos viendo.

El proyecto es muy simple. Hay escasez de choferes para camiones y buses, déficit que se debe solucionar. Para este fin, el proyecto establece requisitos alternativos para obtener la licencia profesional. En este caso, se plantea la capacitación en simuladores de inmersión total, que son cabinas de simulación como las que se utilizan para el entrenamiento de aviadores. Además, se hace un curso práctico y otro teórico. Eso es todo. No hay más. Es indudable que este sistema garantizará mucho más la seguridad de las personas, porque a los futuros conductores profesionales se les están exigiendo más cosas. El postulante podrá tener 150 horas, 200 horas o más manejando vehículos, pero a esto le van a decir: "Oiga, métase a la cabina, haga los virajes, haga esto, hago esto otro, etcétera". Es decir, habrá más seguridad para el pasajero.

Les aseguro que si hacemos un control estricto a los choferes que andan manejando los buses, les garantizo que más del 50 por ciento no anda con la licencia correspondiente para manejar buses, porque hay escasez de conductores. Es más, muchos de los buses están siendo manejados por choferes de camión, que no tienen ninguna experiencia en estas máquinas articuladas. Este es el problema y no otro.

En consecuencia, la idea de presentar esta moción fue para darle transparencia a la conducción de los buses, que sus conductores cuenten con la licencia correspondiente, porque principalmente debemos velar por la seguridad del pasajero. Alguien dijo que los aparatos los traen del extranjero, porque en chile no existen. ¡Claro que no existen! Pero a los mismos señores que dan este argumento, les digo que tampoco se fabrican buses en Chile, que se traen de afuera y que los conductores aprenden a manejar en esos buses que traen de afuera. Si esa es la argumentación, no tiene ningún peso. Lo importante es que están los buses y que están las cabinas, para que la gente

que quiera hacer el curso, la haga y se especialice. Ese es el fondo del proyecto. En consecuencia, es necesario que existan cientos de escuelas de conductores.

Por otra parte, algunos discursos me parecen increíbles. Se va a dictar un reglamento y habrá escuelas que participarán en la licitación para hacer esos cursos, por lo que no debemos decir a priori que los debe hacer tal escuela. Lo que pasa es que aquí se están defendiendo los intereses de algunos amigos que tienen escuelas de conductores y que fueron a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones para decirnos que este era un negociado. No es así, ya que cada escuela deberá cumplir con las exigencias que impondrá el ministerio del ramo, el cual va a disponer de personal para controlar el sistema. Lo que me hace mucho fuerza es que los pasajeros sabrán que los choferes de los buses que utilizan están realmente capacitados, porque si un señor no aprueba el curso que se dará en los simuladores, no tendrá ninguna posibilidad de conseguir la licencia correspondiente; o sea, estamos estableciendo un complemento para capacitarlos.

Por intermedio del señor Presidente, solicito a los colegas que lean la argumentación del proyecto, que señala que, de los 15 mil choferes del Transantiago, se debe reponer anualmente el 10 por ciento que se retira por diversos motivos, lo que significa 1.500 choferes nuevos todos los años, pero no existen las condiciones para cumplir con esa cifra, y sin tomar en consideración las necesidades del transporte de carga y de pasajeros del resto del país.

Hemos escuchado diversas argumentaciones en contra del proyecto, no obstante, la Comisión que estudió la iniciativa la aprobó por unanimidad. Por eso es importante que los diputados participen en el estudio de los proyectos cuando quieren intervenir en la Sala, porque, de lo contrario, dirán cualquier cosa, lo que, lejos de ayudar al debate, confunden a la opinión pública y a algunos diputados.

Por lo tanto, señalo a los colegas con fuerza y con entusiasmo que no estamos haciendo algo escondido, sino que todo lo contrario, ya que queremos establecer un sistema abierto y transparente, regido por el reglamento que deberá dictar el ministerio del ramo, como muy bien dijo el diputado Ortiz, que se nota que estudió el proyecto a cabalidad, por lo que está de acuerdo con su aprobación.

Al respecto, me gustaría tener el poder de He-Man para corregir una situación que se produce en estos casos, cual es que los reglamentos han echado a perder grandes proyectos, porque muchas veces son más potentes que la propia ley. Cuando nuestros electores nos critican por aprobar determinada ley que pone muchas trabas, nos damos cuenta después de averiguar que eso se debe a las exigencias que establece el reglamento.

En consecuencia, me gustaría que la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia se hiciera cargo de esa situación y que determine por qué los reglamentos han estado históricamente sobre la ley.

Hagamos las cosas bien, con calma y paciencia, pero no confundamos. Por eso quienes participamos en el estudio del proyecto estamos totalmente de

acuerdo en aprobarlo. Lo importante es que la gente que quiere ser chofer de buses, para trabajar en el Transantiago o en cualquier otra empresa de transporte de pasajeros, pueda hacer ese curso que lo transformará en un chofer experimentado y que dará seguridad a los pasajeros que transportará.

Debo informar que no se podrá realizar ninguna manipulación a los exámenes, porque todos serán monitoreados, puestos en una pantalla y en un papel especial, donde figurarán las respuestas y los resultados de la conducción y de las evaluaciones que se le hagan al examinado.

Por lo tanto, para que los choferes de camiones no manejen buses sin tener el conocimiento adecuado y sin haber sido capacitados para dar buen trato a las personas, debemos aprobar el proyecto en forma urgente.

Estoy absolutamente de acuerdo con lo dicho por el diputado Ortiz, respecto de que debemos aprobar pronto la iniciativa y por unanimidad, para luego convencer a nuestro ministro para que dicte el reglamento con urgencia, con el objeto de que esta ley sea una realidad al más corto plazo.

He dicho.

-*Aplausos.*

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor José Miguel Ortiz.

El señor **ORTIZ**.- Señor Presidente, quiero agregar algunos antecedentes, sin entrar en ningún tipo de discusión, ya que cada uno es dueño de su posición.

Analizamos profundamente el proyecto en la Tercera Subcomisión Mixta de Presupuestos, con la presencia de la ministra del Trabajo, del ex director del Sence y del actual director del Sence, que ganó el cargo a través de la Alta Dirección Pública.

En primer lugar, quienes realizarán esos cursos deberán pagar cero peso, porque los recursos están disponibles. En consecuencia, el rechazo del proyecto significará quitar la posibilidad de formarse al más alto nivel tecnológico a alrededor de 600 choferes y con un costo de cero pesos.

En segundo lugar, la proyección que ha hecho en el transporte colectivo de la provincia de Concepción señala que la mayoría de los conductores se está acercando a los 65 o tiene más años de edad, por lo que pronto deberán acogerse a jubilación, lo que aumenta el déficit de choferes profesionales.

Por último, los parlamentarios del norte nos han informado que la inmensa mayoría de los conductores que trabajan en la locomoción colectiva o en el transporte de carga de esa zona, son peruanos, porque no existen más chilenos para realizar esa labor. Es decir, estamos restando la posibilidad de acceder a un trabajo digno a miles de chilenos. Es por eso que he planteado con tanta fuerza que aprobemos la iniciativa.

He dicho.

DISCUSIÓN SALA

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Mario Venegas.

El señor **VENEGAS**.- Señor Presidente, con el objeto de tener el aval que me permita expresar mis ideas en esta sesión, debo decir que formo parte de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones. No obstante, considero que no formar parte de la comisión no descalifica a nadie para emitir su opinión.

Por lo tanto, me parecieron bastante lúcidos los planteamientos del diputado señor González, porque son parte de la discusión y del acercamiento natural a un proyecto que tiene cosas buenas, como todos, y algunas que merecen legítimas dudas.

¿Quién puede desconocer que tenemos dos temas que abordar? Uno, como quedó demostrado en la comisión, que faltan choferes profesionales para conducir buses y camiones, dada la expansión de ese rubro económico.

También está el tema de que tenemos tasas de accidentabilidad enormes que se atribuyen en un porcentaje importante a la inexperiencia de los conductores.

Conclusión, hay que dar una formación más técnica a esos profesionales, quienes, a propósito, no tienen la condición de profesionales en términos estrictos. Incluso, se ha planteado aquí que debiera establecerse un sistema de formación que los convirtiera en profesionales.

El problema que planteó nuestro distinguido diputado González, y que comparto, porque expresé mis dudas al respecto en la comisión, es que el proyecto, originado en moción, junto con poner exigencias más altas, establece el uso obligatorio de simuladores de inmersión o de otro tipo de tecnología similar para impartir esos cursos, con el objeto de que esos choferes salgan mejor capacitados. No obstante, tiene razón el diputado González, ya que, al mismo tiempo, se elimina una norma que existía en la iniciativa original, que obligaba a los choferes a tener una experiencia de dos años en vehículos intermedio para obtener las licencias A-3 y A-5. No escapará al entendimiento de los honorables diputados que manejar durante dos años camiones de nivel intermedio o buses es una experiencia más concreta que capacitarse mediante un simulador, por muy buena que sea esa tecnología. Eso es lo que se reclama.

El segundo punto tiene que ver con que el proyecto va en el sentido contrario a lo que expresó el diputado señor René Manuel García, por cuanto los reglamentos que tendrá que elaborar el Ministerio de Transportes deberán considerar las características de los cursos, como su duración, mínimos o máximos de horas de práctica en simuladores o en otra tecnología similar, en fin, pero una de las cuestiones que planteé en el debate fue que esto -hacer exigible nueva tecnología, que no está en el país, salvo excepciones- implica importarlos, como dijo el diputado Ortiz. En consecuencia, lo lógico es que el costo de los cursos aumente, pero no sabemos cuánto.

También, el diputado Ortiz dijo que el Sence tiene recursos para esto.

DISCUSIÓN SALA

Pues bien, eso no significa gratuidad, porque le cuestan al Estado de Chile. Es decir, es el conjunto de los chilenos quienes pagan estos cursos, por lo cual, de alguna manera, subsidian a las empresas que se beneficiarán con estos profesionales. Así que, no confundamos.

Por eso, es legítimo preguntar si estamos en presencia de un nuevo negocio. Es cierto, dan trabajo, pero no es gratuito, porque le cuestan al conjunto de los chilenos, al presupuesto nacional.

Con todo, irán en beneficio de quienes accedan a los cursos, para conseguir un trabajo con mayor calificación y ser mejor remunerados.

Ahora, como las modificaciones del Senado no fueron significativas, en breve el proyecto podría convertirse en una contribución, a los efectos de que haya más conductores con licencia profesional, clase A3 y A5. Sin duda, es bueno, en la medida en que habrá más personal calificado y menos accidentes en las carreteras del país. Por eso, debemos aprobarlo. No obstante, dejo planteadas mis aprensiones, como el costo, pues no todas las personas que aspiren a las licencias A3 y A5 tendrán la subvención del Sence o de otro organismo para hacer estos cursos de manera gratuita.

Sin embargo, como dije, debemos aprobar el proyecto, porque apunta a resolver un problema importante.

He dicho.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Orlando Vargas.

El señor **VARGAS**.- Señor Presidente, este proyecto soluciona un problema, pero, como tengo experiencia en la conducción de vehículos de alto tonelaje, me preocupa que le entreguemos esta responsabilidad a escuelas de conductores que prepararán a personas con un simulador para acceder a licencias clase A3 y A5. Lo digo con absoluta responsabilidad, porque no es lo mismo practicar con un simulador que conducir un vehículo en una carretera, en una cuesta, con carga, o un bus con pasajeros. Es muy diferente. Por eso, no me parece bien autorizar la entrega de licencias profesionales A3 y A5 a escuelas de conductores que solo realizan un curso teórico-práctico en simuladores.

A mi oficina llegan muchos reclamos de conductores que han asistido a estas escuelas, que han pagado su curso, pero que no han recibido su licencia. Por eso, no estoy en condiciones de aprobar un proyecto que no le entregará experiencia ni sensatez al conductor que postula a una licencia A3 y A5, y menos si no tiene cursos prácticos en la calle, en las carreteras, enfrentado a las mismas condiciones y responsabilidades que enfrentará cuando maneje un camión cargado con 30 toneladas de peso y bajando una cuesta.

Si queremos solucionar un problema, hagámoslo bien, no de esta manera.

He dicho.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Saffirio.

DISCUSIÓN SALA

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, debido al debate, me surge una gran pregunta. No sé si quienes intervinieron antes puedan despejarla, antes de votar, por supuesto.

Me interesa saber cuál es el valor de un simulador. Lo pregunto porque de ello depende, en gran medida, el tamaño de las escuelas de conductores que accedan a equipamiento de estas características. Tengo entendido que el costo aproximado de un simulador es del orden del millón de dólares.

Si así fuera, se debe dejar en claro que se excluiría de este tipo de equipamiento a la gran mayoría de las escuelas de conductores del país.

De tal manera, cabe preguntar ¿en beneficio de quién irá esta norma? ¿Nuevamente, vamos a privilegiar a los grandes y excluir a los pequeños, que no tendrán la posibilidad de un crédito suficiente para este equipamiento?

He dicho.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

- o -

Nota: La siguiente votación se extrajo de la página web de la Cámara de Diputados[1]

Materia: Modifica la ley 18290 de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obrtener la licencia de conducir profesional.

Artículo: Modificaciones del Senado

Sesión: 43

Trámite: Tercer Trámite Constitucional /

Tipo de votación: Única

Quorum: Quorum Simple

Resultado: Aprobado

[1] http://camara.cl/trabajamos/sala_votacion_detalle.aspx?prmID=15450.

DISCUSIÓN SALA

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre este proyecto en los siguientes términos:

El señor MONCKEBERG, don Nicolás (Presidente).- En votación las modificaciones del Senado al proyecto que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 59 votos; por la negativa, 9 votos. Hubo 3 abstenciones.

El señor MONCKEBERG, don Nicolás (Presidente).- Aprobadas.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:
Sr. Alinco B. René Sr. García G. René Manuel Sr. Norambuena F. Iván Sr. Teillier D. Guillermo Sr. Andrade L. Osvaldo Sr. Kort G. Issa Sr. Ojeda U. Sergio Sr. Torres J. Víctor Sr. Araya G. Pedro Sr. Gutiérrez P. Romilio Sr. Ortiz N. José Miguel Sra. Turres F. Marisol Sr. Arenas H. Gonzalo Sr. Hernández H. Javier Sr. Pérez L. Leopoldo Sr. Ulloa A. Jorge Sr. Ascencio M. Gabriel Sra. Hoffmann O. María José Sr. Rincón G. Ricardo Sr. Urrutia B. Ignacio Sr. Baltolu R. Nino Sr. Jiménez F. Tucapel Sra. Rubilar B. Karla Sr. Vallespín L. Patricio Sr. Bauer J. Eugenio Sr. Kast R. José Antonio Sra. Sabat F. Marcela Sr. Van Rysselberghe H. Enrique Sr. Becker A. Germán Sr. Lorenzini B. Pablo Sr. Sandoval P. David Sr. Velásquez S. Pedro Sr. Bertolino R. Mario Sr. Macaya D. Javier Sr. Sauerbaum M. Frank Sr. Verdugo S. Germán Sr. Browne U. Pedro Sr. Melero A. Patricio Sr. Schilling R. Marcelo Sra. Vidal L. Ximena Sr. Calderón B. Giovanni Sr. Meza M. Fernando Sra. Sepúlveda O. Alejandra Sr. Vilches G. Carlos Sr. Cardemil H. Alberto Sra. Molina O. Andrea Sr. Silber R. Gabriel Sr. Von Mühlenbrock Z. Gastón Sra. Cristi M. María Angélica Sr. Monckeberg D. Nicolás Sr. Silva M. Ernesto Sr. Walker P. Matías Sr. Chahín V. Fuad Sr. Monsalve B. Manuel Sr. Squella O. Arturo Sr. Ward E. Felipe Sr. Edwards S. José Manuel Sr. Morales M. Celso Sr. Tarud D. Jorge Sra. Zalaquett S. Mónica Sr. Estay P. Enrique Sra. Nogueira F. Claudia.

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:
Sr. Accorsi O. Enrique Sr. Díaz D. Marcelo Sr. Gutiérrez G. Hugo Sra. Muñoz D. Adriana Sr. Castro G. Juan Luis Sr. González T. Rodrigo Sr. Jaramillo B. Enrique Sr. Saffirio E. René Sr. Ceroni F. Guillermo.

-Se abstuvieron los diputados señores: Sr. Espinosa M. Marcos Sr. Farías P. Ramón Sr. Robles P. Alberto.

DISCUSIÓN SALA

No votaron por estar pareados: Sr. Godoy I. Joaquín con Sr. Latorre C. Juan Carlos Sr. Santana T. Alejandro con Sr. De Urresti L. Alfonso Sr. Moreira B. Iván con Sr. Cerda G. Eduardo Sra.Pacheco R. Clemira con Sr. Bobadilla M. Sergio Sr. Rivas S. Gaspar con Sr. León R. Roberto Sra.Pascal A. Denise con Sr. Delmastro N. Roberto.

Se agregan los votos favorables de los diputados Tucapel Jiménez y Jorge Sabag.

El señor MONCKEBERG, don Nicolás (Presidente).- ***Despachado el proyecto.***

3.2. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Comunica aprobación de modificaciones. Fecha 14 de junio, 2012. Cuenta en Sesión 27. Legislatura 360. Senado.

Oficio Nº 10.230

A S. E. EL
PRESIDENTE
DEL
H. SENADO

VALPARAÍSO, 14 de junio de 2012

La Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha, ha tenido a bien prestar su aprobación a las enmiendas introducidas por ese H. Senado al proyecto de ley que Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional, correspondiente al boletín N°7319-15.

Lo que tengo a honra decir a V.E., en respuesta a vuestro oficio Nº 604/SEC/12, de 12 de junio de 2012.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V.E.

NICOLÁS MONCKEBERG DÍAZ
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

4. Trámite Finalización: Cámara de Diputados

4.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.

Oficio de Ley a S.E. El Presidente de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 14 de junio, 2012.

A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA
REPÚBLICA

Oficio Nº 10.229

VALPARAÍSO, 14 de junio de 2012.

Tengo a honra comunicar a V.E., que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley, iniciado en una Moción de los Diputados señores Cristián Monckeberg Bruner; Germán Becker Alvear; Mario Bertolino Rendic; José Manuel Edwards Silva; René Manuel García García; Joaquín Godoy Ibáñez; Nicolás Monckeberg Díaz; Leopoldo Pérez Lahsen; Frank Sauerbaum Muñoz, y Diputada señorita Marcela Sabat Fernández, correspondiente al boletín N° 7319-15.

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 LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyese en el número 3) la expresión ", y" por un punto y coma (;), reemplázase en el número 4) el punto aparte (.) 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

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

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 A) LICENCIA PROFESIONAL, sustitúyese 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 correspondiente 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) o 5), según corresponda, del inciso segundo del artículo 13, en el acápite 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 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

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

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".

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Artículo primero.- 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 la fecha de su publicación.

Artículo segundo.- La modalidad de obtención de licencias profesionales A-3 y A-5 y la exigencia de examen teórico rendido en la Municipalidad que la presente ley contempla en los números 5) y 6) que incorpora al inciso segundo del artículo 13, acápite LICENCIAS PROFESIONALES, y las modificaciones que introduce a 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 anterior, atingentes a las respectivas materias.".

Dios guarde a V.E.

NICOLÁS MONCKEBERG DÍAZ
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados

LEY

5. Publicación de ley en Diario Oficial

5.1. Ley N° 20.604

```
Tipo Norma                :Ley 20604
Fecha Publicación         :11-07-2012
Fecha Promulgación        :25-06-2012
Organismo                 :MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
                           TELECOMUNICACIONES;
                           SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
Título                    :MODIFICA LA LEY Nº 18.290, DE
                           TRÁNSITO, ESTABLECIENDO
                           REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA
                           OBTENER LICENCIA PROFESIONAL
Tipo Versión              :Única     De : 11-07-2012
URL                       :
http://www.leychile.cl/N?i=1041670&f=2012-07-11&p=
```

LEY NÚM. 20.604

MODIFICA LA LEY Nº 18.290, DE TRÁNSITO, ESTABLECIENDO REQUISITOS ALTERNATIVOS PARA OBTENER LICENCIA PROFESIONAL

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley, iniciado en una Moción de los Diputados señores Cristián Monckeberg Bruner; Germán Becker Alvear; Mario Bertolino Rendic; José Manuel Edwards Silva; René Manuel García García; Joaquín Godoy Ibáñez; Nicolás Monckeberg Díaz; Leopoldo Pérez Lahsen; Frank Sauerbaum Muñoz, y Diputada señorita Marcela Sabat Fernández, correspondiente al boletín Nº 7319-15.

Proyecto de ley:

"Artículo único.- Introdúcense en la ley Nº 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:

LEY

1.- En el inciso segundo del artículo 13, en el acápite Licencia Profesional, sustitúyese en el número 3) la expresión ", y" por un punto y coma (;), reemplázase en el número 4) el punto aparte (.) 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 A) Licencia Profesional, sustitúyese el literal b) del numeral 2º, 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 correspondiente 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) o 5), según corresponda, del inciso segundo del artículo 13, en el acápite 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

LEY

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 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".

Artículos Transitorios

Artículo primero.- 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 la fecha de su publicación.

LEY

Artículo segundo.- La modalidad de obtención de licencias profesionales A-3 y A-5 y la exigencia de examen teórico rendido en la Municipalidad que la presente ley contempla en los números 5) y 6) que incorpora al inciso segundo del artículo 13, acápite Licencias Profesionales, y las modificaciones que introduce a 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 anterior, atingentes a las respectivas materias.".

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 25 de junio de 2012.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- Teodoro Ribera Neumann, Ministro de Justicia.

Lo que transcribo para su conocimiento.- Saluda a usted, Gloria Hutt Hesse, Subsecretaria de Transportes.