INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que suspende la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Transporte Remunerado de Escolares.

BOLETÍN N° 13.732-15

_____

HONORABLE SENADO:

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

- - - - - - - - -

Hacemos presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley, por tratarse de un proyecto de artículo único y, acordó, unánimemente, proponer a la Excelentísima señora Presidenta que en la Sala sea considerado del mismo modo.

- - - - - - - -

A las sesiones en que vuestra Comisión analizó esta iniciativa legal asistió, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Chahuán. Por su parte, el Honorable Senador señor Navarro, participó

en calidad de asistente en la discusión de la iniciativa en la sesión de fecha 17 de marzo, mientras que en las demás sesiones en las cuales la Comisión se abocó al estudio del proyecto de ley en examen (de fechas 24 y 31 de marzo, y 14 y 21 de abril del corriente), participó en calidad de miembro titular de esta instancia legislativa.

- - - - - - - -

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; del Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González; de la Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Lorena Araya; del Encargado de Relaciones Institucionales de dicha Subsecretaría, señor Jorge Gómez; de la Jefa de Asesores de la Subsecretaría de Transportes, señora Carola Jorquera; de la Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Romina Garrido; y del Analista de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Raimundo Roberts.

Asistieron especialmente invitados las siguientes entidades:

- La Presidenta de la Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH), señora Verónica Contreras.

- La Presidenta de la Confederación Gremial Nacional de Transporte Escolar de Chile (CONATECHI), señora Rosa Rojas.

- El Presidente de la Confederación del Transporte Menor de Chile (CONTTRAMEN), señor Eduardo Castillo.

Además, concurrieron los Asesores del Honorable Senador señor García Huidobro, señora Magdalena Price; de la Honorable Senadora señora Órdenes, señor Daniel Ulloa; del Honorable Senador señor Navarro, señor Jamadier Uribe; del Honorable Senador señor Ossandón, señor José Tomás Hughes, y del Honorable Senador señor Pizarro, señora Valentina Muñoz.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Suspender, por el plazo de un año, la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Sin perjuicio de lo anterior, se habilita a que, durante este período, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales, autorice, en casos fundados y calificados técnicamente, nuevas inscripciones en dicho Registro, las que no podrán superar en un 5% el total de vehículos ya inscritos por región.

De igual modo, se permite a aquellos transportistas escolares que, durante los últimos dieciocho meses, hayan transferido a título oneroso sus vehículos, reinscribir otros móviles durante el congelamiento del parque, cumpliendo con los requisitos legales y reglamentarios para ello.

Por último, se prorroga por un año más, hasta el 31 de diciembre de 2022, el plazo de cancelación del Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares respecto de los vehículos cuya antigüedad, de 16 y 18 años, se verifica el 31 de diciembre de 2021.

ANTECEDENTES

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

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

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

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Los Honorables Senadores autores del proyecto de ley de la referencia, como fundamentos de la presentación del mismo, explican que Ley N° 19.831 estableció un Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, abierto, de carácter público, catastral y obligatorio.

De ese modo, la inscripción en tal registro es el requisito habilitante para que se puedan prestar los servicios de transporte en cuestión.

En efecto, precisan que los artículos 2° y 3° de dicho cuerpo legal, conceptualizan al transporte remunerado de escolares, fijando asimismo los requisitos que deben cumplir los propietarios de dichos vehículos, como también sus conductores y acompañantes, para realizar válidamente dicha actividad.

Por su parte, agregan, el artículo 4° de la citada ley, establece que la inscripción en comento será reglamentada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, debiendo materializarse la referida inscripción en la Secretaría Regional de dicha cartera en donde se preste el respectivo servicio. El mencionado reglamento, precisan, se contiene en el Decreto N° 38 del citado Ministerio, del año 2003.

Sin perjuicio de lo anterior, indican que ninguno de los cuerpos normativos antes descritos, contempla un número máximo de vehículos que se permita inscribir en el citado registro, bastando sólo con que se cumplan con los requisitos que dichos cuerpos normativos exigen para registrarse en dicho instrumento.

Por tales razones, y en atención del difícil contexto económico y sanitario por el cual atraviesa nuestro país, se propone el congelamiento de las inscripciones en comento por un plazo de tres años, lo cual permitirá al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones efectuar un mayor ordenamiento de este parque vehicular, como asimismo actualizar el reglamento pertinente, en lo que respecta a la calidad laboral de los propietarios y conductores de los mismos, fuertemente golpeados por la crisis en curso.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley está estructurado sobre la base de un artículo único, el cual incorpora dos nuevos artículos transitorios a la Ley N° 19.831, los que se configuran en los siguientes términos.

- El nuevo artículo segundo transitorio, dispone la suspensión, por el plazo de un año, de la inscripción de vehículos en el

Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares **(inciso primero)**.

No obstante ello, se faculta a que, durante dicho intervalo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales, pueda autorizar, en casos fundados y calificados técnicamente, nuevas inscripciones en dicho Registro, las que no podrán superar en un 5% el total de vehículos ya inscritos por región **(inciso segundo)**

Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, se permite a los empresarios de transporte que, durante los últimos dieciocho meses hayan transferido a título oneroso sus vehículos registrados, poder inscribir otros que detenten, posean o adquieran durante la suspensión, cumpliendo con las exigencias legales y reglamentarias para ello **(inciso tercero)**.

Con todo, se dispone que dicha prerrogativa sólo podrá ser ejercida respecto del mismo número de vehículos transferidos previamente por el transportista **(inciso cuarto)**.

Por último, se establece que los plazos contemplados en este artículo sean computados a partir de la publicación del presente proyecto de ley **(inciso quinto)**.

- Por su parte, el **nuevo artículo tercero transitorio**, ordena la suspensión del plazo de cancelación del Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares respecto de los vehículos cuya antigüedad, de 16 y 18 años, se verifica el 31 de diciembre de 2021 **(inciso primero)**.

Coherente con lo anterior, se dispone que las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, emitan los nuevos certificados de inscripción en el aludido Registro respecto de los vehículos señalados en el inciso anterior, desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2022 **(inciso segundo)**.

DISCUSIÓN EN GENERAL

En discusión la idea de legislar sobre el proyecto de ley en estudio, **el entonces Presidente de la Comisión, Honorable**

Senador señor Letelier, señaló que, durante las exposiciones que los gremios del transporte escolar realizaron el año 2020, los mismos manifestaron las dificultades por las que estaban pasando producto de la pandemia, padeciendo una significativa merma en sus ingresos.

En ese sentido, agregó, sólo algunos de los transportistas mantuvieron la relación con el sistema educacional a través del traslado de alimentos para la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas (JUNAEB), o distribuyendo guías de estudio para los alumnos, quedando el resto de los actores en una situación bastante precaria.

Posteriormente, expresó que se debe tener presente que el sector cuenta con un registro institucional abierto, esto es, que cualquier interesado puede, cumpliendo los requisitos respectivos, ingresar al rubro.

En esa línea, resaltó que muchos de los actores se encuentran todavía pagando la inversión de su vehículo de transporte escolar, por lo que un ingreso de entidad al registro por razones de cesantía, podría generar mayores complicaciones en un sector muy golpeado por la actual crisis sanitaria.

Por consiguiente, destacó que la finalidad del proyecto es abordar la situación antes descrita, permitiendo otorgar un respiro al sector, en su calidad de transportistas y colaboradores con la educación, en tanto la actividad que ellos llevan a cabo no se normalizará sino hasta un buen tiempo más.

El Honorable Senador señor Pizarro, por su parte, compartió lo señalado por quien le precedió en el uso de la palabra en lo que respecta a los objetivos perseguidos por el proyecto de ley en análisis, recalcando que la iniciativa se enmarca dentro de la serie de medidas que se deben adoptar para apoyar a los sectores que más han resentido la pandemia, considerando que la gran mayoría de los transportistas escolares pertenecen a la clase media y son emprendedores o trabajadores independientes, y en donde existe, además, una gran participación de mujeres.

Por tal razón, añadió, se trata de un gremio en donde se verifican todos los criterios para que se les entregue ayuda directa, orientándose el proyecto de ley en esa dirección.

El Honorable Senador señor García Huidobro, a su turno, solicitó la opinión del Ejecutivo respecto a la iniciativa.

El Honorable Senador señor Ossandón, observó que se deben clarificar los criterios que envuelve el proyecto de ley, más allá de la situación actual producto de la pandemia, por lo que manifestó sus dudas al respecto, como también del congelamiento de tres años propuesto por la iniciativa.

La Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Lorena Araya, explicó, en primer lugar, que el sector en comento se encuentra categorizado como transporte privado, y cuyas condiciones de operación están consagradas en el Decreto Supremo N° 38[1], de 2003, de la Secretaría de Estado que representa.

Actualmente, prosiguió, se encuentran registrados al día de hoy seis mil ochocientos cuarenta y seis buses (6.846) y diecinueve mil setecientos ochenta y ocho minibuses (19.788).

Luego, indicó que, producto de la pandemia y de la difícil situación por la que atraviesa el gremio, precisamente por no haber actividad en los establecimientos educacionales, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con la aprobación de la Contraloría General de la República, decretó la habilitación de los vehículos del rubro para realizar labores de transporte privado y de transporte de carga, de acuerdo a los contratos que pudieran celebrar para tal efecto.

Bajo la misma lógica, agregó, es que se dispuso la extensión máxima de la antigüedad permitida para los móviles del sector, en un año, excepto para aquellos que ya cumplían veintidós años desde la fecha de su fabricación, por razones de seguridad.

Sin perjuicio de estas medidas, continuó, también se extendió al gremio el beneficio del pago del bono del sector de transporte, así como la posibilidad de acceder al crédito asociado al mismo.

---

[1] Decreto Supremo N° 38, de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que crea y reglamenta el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

De igual modo, añadió, se han efectuado mejoras en la tramitación digital de actuaciones administrativas, a fin de facilitar, entre otros, el ejercicio de las nuevas actividades a las que se habilitó a operar a los vehículos de transporte escolar.

Por último, expresó que, por solicitud de algunos Honorables señores Parlamentarios, se está trabajando en el estudio de una nueva prórroga de la extensión de la antigüedad máxima de los vehículos, en atención de la pandemia.

El Honorable Senador señor Ossandón, preguntó cuáles serían las razones para eximir de la inscripción en el registro a los nuevos interesados en realizar esta actividad. Lo anterior, afirmó, en tanto se trata de un rubro en el cual las exigencias están basadas en otorgar las mejores condiciones de seguridad para el traslado de niños.

Por tal razón, señaló que si bien es razonable que los transportistas escolares puedan, en el contexto actual, realizar otro tipo de actividades, no parece conveniente que se relajen los estándares institucionales del sector, en tanto, reiteró, los mismos son fijados por criterios de seguridad para el traslado de niños.

El ex Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, replicó expresando que todos están contestes en mantener las reglas y requisitos exigidos para el transporte de niños, siendo dicha normativa fundamental para la seguridad en tal actividad.

No obstante ello, precisó, la intención del proyecto de ley no apunta en tal dirección, sino a congelar momentáneamente el ingreso de nuevos vehículos al registro, a fin de otorgar cierta estabilidad a los actuales actores en virtud del duro momento por el cual atraviesan.

Posteriormente, manifestó sus dudas frente al optimismo brindado por la señora Araya respecto de las medidas paliativas desplegadas para el rubro, en tanto, a su juicio, los beneficios no siempre han sido entregados al gremio, verificándose problemas para el pago incluso de ciertos contratos que se mantenían con las municipalidades.

En resumen, resaltó, se trata de un proyecto que trata de establecer una medida de protección al rubro, mas no de eximir requisitos al mismo.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, a su turno, subrayó que, efectivamente, el sector del transporte escolar ha atravesado por muchas dificultades en el último año. Sin embargo, destacó, la determinación de cerrar el parque vehicular del rubro en sí, no es la solución que permita resolver su situación, debido a que el punto central de su problemática radica en que las clases presenciales se encuentran suspendidas prácticamente en todo el país, por lo que no hay niños que trasladar.

De ahí, prosiguió, que se hayan desplegado todas las medidas paliativas para ayudar el sector, incluidos, como lo señaló la señora Araya, el otorgamiento del bono y del préstamo que benefició al rubro del transporte, y la extensión en un año de la antigüedad máxima de los vehículos.

Respecto de este último caso, recordó que la antigüedad máxima de tales móviles es de hasta veintidós años para el caso de los transportistas del mundo rural, por lo que la inversión que se haya realizado ya se encuentra totalmente amortizada.

Posteriormente, afirmó que, justamente por la deficitaria situación en que se encuentra el rubro, es difícil sostener que las personas para combatir la cesantía irán en gran número a inscribirse en el registro, precisamente porque tendrían que abordar una inversión en un contexto en el cual, actualmente, no existe ningún atractivo comercial.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que, además, las inscripciones en el registro han bajado en los últimos dos años, por lo que, en caso de proceder a congelar los ingresos, se verificaría un déficit cuando se vuelva a la normalidad escolar.

Así, reiteró, el problema de fondo es que las clases en los establecimientos escolares se encuentran total o parcialmente suspendidas, siendo ello el principal obstáculo que enfrenta el sector.

No obstante lo señalado, prosiguió, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no es partidario, en términos generales, de las políticas de congelamiento de parques vehiculares.

En efecto, explicó que, por ejemplo, hace veintisiete años atrás se congeló el parque de taxis en nuestro país, por

motivaciones de carácter medioambiental y por razones de congestión. Lo anterior, agregó, generó un modelo regulatorio en el cual el cupo obtenido luego de la licitación se transformó en un bien para su titular, cuyo valor pasó a formar parte del patrimonio de este último.

No obstante lo anterior, observó que, incluso en la última prórroga de dicho congelamiento (la que se realizó el año 2020 por medio de la Ley N° 21.286), se estableció una banda flexible para el ingreso de un 4% más de taxis colectivos y de un 20% más de taxis básicos.

En el mismo sentido, expresó que en la discusión en esta Comisión del proyecto de ley que regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten **(Boletín N° 11.934-15)**, se verificó que el modelo de congelamiento del parque de taxis no ha propiciado la mejora del sector, ni la calidad del servicio para los usuarios, sino que, por el contrario, incluso ha dado pie para la instalación de malas prácticas en algunos casos.

Por tales razones, añadió, el congelamiento no resulta ser una política siempre conveniente y acertada, precisamente lo que ocurre con el particular, en tanto el problema del gremio del transporte escolar radica en otro orden de cosas.

Luego, destacó que en tiempos normales este mercado ha funcionado bien, existiendo un equilibrio entre prestadores y requirentes, sin que existan barreras de entrada más allá de las inversiones iniciales que hay que hacer con los vehículos. Estas últimas, precisó, se refieren a la implementación de medidas de cada vez mayor seguridad para el traslado de niños, además de ser ellas coherentes con criterios de seguridad vial.

A continuación, señaló que, otra de las razones por las cuales no resulta adecuado establecer el congelamiento del rubro, radica en el hecho de que muchos de los transportistas, a partir de los decretos dictados por la autoridad, han empezado a desarrollar sus actividades en el transporte privado de pasajeros o en el transporte de bienes, por lo cual, de implementarse esta política, verían perdida su inscrpción en el registro.

Por consiguiente, a partir de los argumentos antes descritos, señaló que el Ejecutivo no tiene una opinión favorable de la

iniciativa, sin perjuicio de compartir la preocupación que condujo a su presentación.

El Honorable Senador señor Navarro, por su parte, expresó que, a su juicio, el modelo del transporte escolar en nuestro país es peculiar, ya que no obstante trasladar normalmente a cerca de un millón de niños por día a sus establecimientos educacionales, los mismos no pueden acceder a los subsidios a los que pueden postular los transportistas de pasajeros o incluso los transportistas de carga.

Lo anterior, resaltó, sin perjuicio de compartir todos ellos la calidad de transporte privado. En ese sentido, agregó, sugirió que se revise a fondo la precariedad en que se encuentran los transportistas escolares, debiendo, en su opinión, transitarse institucionalmente hacia una regulación de carácter público, bajo la cual se puedan fijar mejores condiciones a los actores del rubro y, asimismo, brindar altos estándares de seguridad a los niños que son trasladados.

En ese sentido, prosiguió, el congelamiento de las inscripciones del registro permite abrir un debate de los puntos antes señalados, a fin de superar una visión en la cual es el mercado el que finalmente determina el modo en que el rubro opera, descansando ello sólo en el interés de los particulares para llevar a cabo esta actividad.

Por consiguiente, sostuvo la necesidad de que se cuente con un transporte escolar regulado y con estándares públicos de calidad, con derechos y deberes coherentes con esa naturaleza.

En esa línea, afirmó que los transportistas escolares a lo largo del país han abogado desde hace un tiempo a que la regulación se mueva en la dirección antes indicada, abordando las problemáticas que los afectan desde esa perspectiva.

Posteriormente, expresó que la idea de congelamiento no es algo nuevo en el rubro del transporte en general, siendo ello, a su juicio, lo que precisamente ocurre con la licitación de servicios de transportes en los perímetros de exclusión, o con las compañías adjudicatarias en el Sistema de Transporte Público Metropolitano, en tanto sólo tales actores quedan autorizados a operar en las áreas de que se trate.

Por tal razón, añadió, la medida propuesta por el proyecto de ley permite generar las condiciones necesarias para que, sin

costo fiscal y en un plazo de tres años, los transportistas escolares puedan regular su situación económica, debiendo servir ello, además, para debatir el tránsito del particular hacia un modelo de regulación público, en donde se provean a los niños condiciones de seguridad ejemplares.

El entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, a su turno, insistió en el hecho de que, de acuerdo a lo señalado en debates y conversaciones que se sostuvieron con los gremios del rubro, existen muchos actores de este segmento que no fueron beneficiados con bonificación ni préstamo alguno.

Por consiguiente, en virtud de que al día de hoy no presenta mayor dificultad el ingresar al registro, la iniciativa dispone de un plazo de tres años para que aquéllos puedan ordenar su situación económica, lo que da cuenta de lo necesario que es evaluar los propósitos del proyecto desde una perspectiva más integral.

El Honorable Senador señor Ossandón, por su parte, discrepó de los planteamientos vertidos por el Honorable Senador señor Navarro, afirmando que el transporte escolar no presenta una baja calidad, sino que, al contrario, los actores del rubro lo han hecho muy bien en su función, siendo precisamente ésa la razón que justifica que no es necesario publificar las acciones del sector, justamente por el buen desempeño exhibido por los particulares.

De ese modo, una regulación como la propuesta por el Honorable Senador señor Navarro, continuó, podría llegar a liquidar a muchos microempresarios en este contexto.

Posteriormente, destacó que lo anterior es del todo relevante, ya que en comunas vulnerables la actividad en comento es el principal sustento económico de muchas familias.

Luego, reiteró que el servicio brindado por los transportistas es de muy buena calidad, habiendo presentado el rubro niveles bajísimos de accidentabilidad y de un trato muy personalizado con los niños y sus familias.

Finalmente, indicó que, si bien entiende las buenas intenciones de la iniciativa en debate, el congelamiento propuesto no resuelve la problemática en discusión, la que incluso puede ser agudizada producto de esta medida.

El ex Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, observó que, según entendió, el Honorable Senador señor Navarro abogó por un esquema institucional en el cual se permitiera a los transportistas escolares la obtención de subsidios fiscales, por medio del establecimiento de la regulación pertinente para ello, sin que eso signifique la exclusión de los particulares, en tanto serían privados los que continuarían operando en este ámbito.

El Honorable Senador señor Navarro, expresó que, efectivamente, ésa era la finalidad de sus planteamientos.

El entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, posteriormente, afirmó que es necesario dar señales de resguardo a un gremio que ha quedado muy desprotegido producto de la crisis sanitaria en desarrollo, en donde no se ha desplegado una política efectiva de apoyo al sector, y el cual probablemente seguirá enfrentando un mal escenario en el próximo tiempo.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, a su turno, y en virtud del debate que se ha suscitado sobre el punto, explicó que sí existen subsidios para los servicios de transporte escolar en las zonas extremas y en donde ello se justifica, los cuales son financiados directamente por la Secretaría de Estado que representa.

En seguida, destacó que el bono y préstamo que se otorgó al sector del transporte, también incluyó al gremio de los transportistas escolares. En ese sentido, indicó que, en caso de que ello no se les haya concedido, se debe al hecho de haber recibido previamente otro tipo de beneficio incompatible con los primeros.

Por último, en lo referente a la medida de congelamiento propiamente tal, recalcó que se trata de una decisión que tiende a eternizarse en el tiempo.

El Honorable Senador señor García Huidobro, por su parte, recordó que la extensión del congelamiento del parque de taxis y taxis colectivos se debió al fracaso del sistema de Transantiago, por lo que no cree que pueda ser asimilado con el particular.

En esa línea, señaló que el congelamiento propuesto por el proyecto sólo debiese responder a la situación originada por la pandemia, por lo que le parece que el plazo de tres años resulta muy extenso para tal finalidad, pudiendo incluso llevar a incentivar la piratería en el sector.

En tal sentido, sugirió que se disponga de un plazo más acotado que permita que, una vez que termine la actual crisis sanitaria, se regularicen las actividades del sector lo más pronto posible. De ahí que sugirió que se fije tal intervalo en sólo un año.

Por último, observó que sería necesario determinar si un posible congelamiento pudiese afectar negativamente a aquellos transportistas escolares que, actualmente, se encuentran desempeñando actividades de *delivery* u otras acciones para mantenerse a flote en términos económicos.

El ex Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, resaltó que el plazo que finalmente se disponga, por cierto, sería absolutamente transitorio, a fin de que sólo aborde la situación de emergencia que pasa el rubro producto de la pandemia.

En ese sentido, sugirió que, bajo el compromiso de estudiar el particular en conjunto con los gremios del sector, con el objetivo de determinar la mejor forma de regular el particular, reduciendo eventualmente el plazo propuesto por la iniciativa, se proceda a aprobar en general el proyecto de ley en estudio.

Los Honorables Senadores señores García Huidobro y Ossandón, manifestaron que, bajo esos términos, consentirán en la idea de legislar sobre la iniciativa en examen.

VOTACIÓN EN GENERAL

En votación la idea de legislar sobre el proyecto de ley en estudio, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señor Letelier (Presidente), señora Órdenes, y señores García Huidobro, Ossandón y Pizarro, lo aprobó.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

ARTÍCULO ÚNICO

El artículo único del proyecto de ley aprobado en general dispone lo siguiente:

"**Artículo único**.- Modifíquese la ley N° 19.831, que creó el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, agregándose un artículo segundo transitorio nuevo, del siguiente tenor:

"**Artículo segundo transitorio**.- Suspéndase, por un plazo de tres años, a contar de la publicación de esta ley, la inscripción en el registro de vehículos destinados al transporte remunerado de escolares.".".

Se deja constancia que, durante la discusión en particular del proyecto de ley, la Comisión escuchó los planteamientos de diversas organizaciones del sector, además de examinar propuestas de enmiendas del texto aprobado en general.

Presentación de la Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH)

La Presidenta de la Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH), señora Verónica Contreras, manifestó los planteamientos que a continuación se indican sobre el proyecto de ley en debate, además de otras cuestiones relativas al gremio.

Antes que todo, queremos justificar nuestra decisión de restar apoyo a la propuesta del **Boletín N° 13.732-15,** al menos en esta oportunidad. Si bien el año 2016 propusimos esta medida por la considerable baja en la cantidad de estudiantes matriculados versus el aumento de transportistas en el Registro Nacional, como también el año 2020, ante la necesidad de resolver la situación previsional de la mayoría de los transportistas escolares, en la actualidad, ante la grave situación económica que afecta a nuestro sector desde octubre de 2019, consideramos que la ayuda, para que no desaparezca nuestro gremio, debe venir por otro cauce.

Dicho esto, hacemos llegar las propuestas para las cuales solicitamos el patrocinio de los Honorables Senadores integrantes, considerando que éstas son extremadamente urgentes de adoptar y, de convertirse en normativas, serán un real y tremendo aporte al gremio del transporte escolar.

I. Elaborar un calendario o plan de retiro del Registro Nacional, de aquellos vehículos que cumplían su vida útil el 2020 y los que la cumplen el 2021 y 2022.

- Los que cumplieron su vida útil en diciembre del 2020, lo hagan en diciembre del 2023.

- Los que cumplirán su vida útil en diciembre del 2021, lo hagan en diciembre del 2024.

- Los que cumplirán su vida útil en diciembre del 2022, lo hagan en Diciembre del 2025.

II. Asegurar por ley o por alguna otra normativa, la efectividad del subsidio para la renovación de los vehículos de transporte escolar, que debieran entregar (previa postulación) los Gobiernos Regionales y que fuera aprobado el 24 de Noviembre del 2016 por el Honorable Congreso Nacional, a través de la respectiva glosa presupuestaria, cuyo reglamento fue aprobado por la Contraloría General de la República el 2017.

III. Que a dicho subsidio para la renovación puedan postular todos los vehículos legalmente inscritos en el Registro Nacional, no importando la antigüedad de ellos. El actual reglamento establece que sólo pueden postular aquellos propietarios de vehículos que tuviesen un año de fabricación o modelo anotado en el Registro de Vehículos Motorizados correspondiente al 2010 o anterior (artículo 4, letra e) del reglamento). Dejar establecido también en este reglamento que el vehículo que será reemplazado, si mantiene años de vigencia aún, pueda ser adquirido por otro transportista que necesite renovar, lo que ayudaría de manera más eficaz a la renovación del parque del transporte escolar. Esta modificación sería un apoyo a quienes renovaron sus vehículos y que van a cumplir en octubre de 2021 dos años de inactividad y cesantía.

IV. Que se considere al transporte escolar dentro de los beneficiarios del Fondo de Apoyo Regional, más conocido como FAR. Cuesta entender que estos fondos sólo estén disponibles para el transporte “público” mayor (transporte privado subsidiado por el Estado) y no para un transporte menor tan esencial como lo es el Transporte de Escolares.

Temas de bonos, montos, exigencias de los mismos y otros, consideramos que no es materia de la propuesta del **Boletín N° 13.732-15**, por lo que no ocuparemos vuestro tiempo en ellos. Esos temas se están trabajando a través de CONAPYME, máximo referente de las Pymes, institución a la cual CONFENTETUCH pertenece.

Exposición de la Confederación Gremial Nacional de Transporte Escolar de Chile (CONATECHI)

La Presidenta de la Confederación Gremial Nacional de Transporte Escolar de Chile (CONATECHI), señora Rosa Rojas, inició su presentación destacando que, debido a la caótica situación

por la que atraviesa el sector, se ha creado un referente nacional en el rubro, reuniéndose diversos gremios del país, incluida la entidad que encabeza, para conformar la organización “Unidad Nacional del Transporte Escolar de Chile” (UNATECH).

En seguida, pasó a expresar los planteamientos de la asociación que representa, los cuales, adelantó, son coincidentes con los expuestos por quien le precedió en el uso de la palabra.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que, si se considera como una ayuda al transportista escolar, la suspensión de inscripciones en el registro por dos años resultaría aceptable, en tanto representaría el tiempo en que el rubro se encontraría sin mayor actividad.

No obstante lo señalado, indicó que, paralelamente a esta medida, se deben considerar otras situaciones que se han gestado a raíz de la emergencia, una de las cuales es la gran venta de vehículos de transporte escolar a nivel país, debido a los apremios financieros que están experimentado los actores del rubro, los que, afirmó, no han recibido ayuda económica efectiva, sino que sólo se les ha otorgado el bono y el préstamo concedido al sector de transporte, sin que tales mecanismos hayan operado de la forma en que se esperaba.

Por tal razón, sugirió que, en caso de establecerse el congelamiento, se permita a aquellos transportistas que vendieron sus vehículos, volver a inscribirse en el registro, en tanto su abandono del rubro ha sido momentáneo, precisamente por razones económicas.

En ese sentido, agregó, otras de las acciones que el gremio propone es que, en atención al tiempo que tomará la recuperación del sector, se extienda en unos años más la vida útil de los vehículos.

Posteriormente, subrayó que es necesario que se disponga a los actores del rubro de un subsidio mensual, en tanto, el aludido bono y préstamo no han sido eficaces. Lo anterior, en atención de que el sector se encuentra sin trabajo hace más de quince meses, siendo las actividades que han podido realizar en este intertanto esporádicas y breves.

En efecto, recalcó, hasta que no se normalice efectivamente el reinicio de las clases, la situación seguirá siendo la misma que la del año 2020.

Se efectúa esta petición, prosiguió, en atención de que, históricamente, el gremio del transporte escolar ha sido poco exigente con la autoridad, no habiendo presentado mayores demandas durante los años.

En consecuencia, destacó, el apoyo que ahora se está solicitando, ha sido exclusivamente por las graves consecuencias generadas por la pandemia, la cual, lamentablemente, ha significado una verdadera eliminación de los ingresos de los transportistas escolares.

Asimismo, indicó que se requiere establecer un congelamiento de las deudas en que ha incurrido el rubro producto de la contingencia, lo que ha conducido a muchos actores a sobre endeudarse. En ese sentido, observó que, si bien la banca ha otorgado ciertas facilidades, como la postergación del pago de cuotas y la reprogramación de los créditos, ello ha implicado que en el futuro se cobren intereses sobre intereses, a un rubro ya muy azotado por la crisis.

Por otra parte, destacó lo necesario que resulta revisar las licitaciones del transporte escolar, las que no obstante tener la intención de desplegarse como una ayuda para el rubro, no han cumplido dicha finalidad, resultando como adjudicatarios mayormente grandes empresas, debido a que los pequeños empresarios no logran reunir las exigencias establecidos en tales procedimientos administrativos.

Por último, finalizó sosteniendo que se requiere incluir al transporte escolar dentro de la categoría de transporte público menor, a fin de poder acceder a las políticas gubernamentales de apoyo y a los subsidios fiscales. En efecto, concluyó, si bien se habilitó a los Gobiernos Regionales, a través de los recursos del Fondo de Apoyo Regional (FAR), a disponer de montos de ayuda al transporte escolar, ello sólo se ha verificado en la Región de Antofagasta.

Presentación de la Confederación del Transporte Menor de Chile (CONTTRAMEN), señor Eduardo Castillo

El Presidente de la Confederación del Transporte Menor de Chile (CONTTRAMEN), señor Eduardo Castillo expresó las posiciones que a continuación se señalan sobre la iniciativa legal en discusión, además de otras cuestiones relativas al gremio.

La Confederación del Transporte Menor de Chile CONTTRAMEN, se dirige respetuosamente a los Honorables Senadores integrantes de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, con el propósito de exponer, por una parte, acerca del proyecto de ley en estudio, y por otra, respecto de la realidad e incertidumbre que asiste al gremio ante la crisis sanitaria provocada por el COVID-19 , solicitando en carácter de urgente vuestro valioso y decidido apoyo respecto de las medidas para enfrentar y superar dicha coyuntura:

1. CONTTRAMEN: La Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile, con representación nacional, nace con mucho apoyo gremial, respeto, voluntad y perseverancia, representando e interpretando los intereses de aquellas organizaciones del transporte menor afines; transporte escolar, taxis colectivos, taxis de turismo, taxis ejecutivos, transporte público y privado de pasajeros.

Los entes y personas que la conforman tienen un reconocido historial gremial y una vasta experiencia, lo que les permite hoy en día tomar con propiedad las decisiones que ayuden a unificar criterios en esta importante actividad de la economía, dinámica y de múltiples desafíos. Sus principales características son la integración de la mujer con todos sus derechos, reconociendo sus virtudes y potenciales, y la integración de las comunas, regiones y provincias con sus particularidades en una política gremial de descentralización.

2. Proyecto de ley, al respecto señalamos que si bien compartimos plenamente la necesidad y urgencia de concretar una modificación de la Ley N° 19.831 , que data del año 2002, y la absoluta obsolescencia del Decreto Supremo N° 38, por el desarrollo alcanzado por nuestra actividad y las necesidades de nuevas disposiciones que regulen de mejor manera el traslado de Escolares, ello hoy no es prioritario dado que:

• Las crisis sanitaria y económica del país ha dejado al transporte escolar en la vulnerabilidad absoluta. No se ha podido trabajar en forma normal desde octubre del año 2019, agudizándose ello en el año 2020, siendo una situación que continúa al día de hoy, extendiéndose, en consecuencia, por alrededor de dieciocho meses a la fecha. A pesar de existir la voluntad de la autoridad por entregarle otras herramientas normativas a la actividad, posibilitando labores temporales (cuestión que ha sido posible solo para número reducido de transportistas).

• Pensar en suspender la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Transporte Remunerado de Escolares es no acudir a la realidad imperante en Chile y en el mundo. Nadie conoce la realidad actual de los operadores, con grandes dudas de operación y servicios a futuro.

• La alta informalidad que se ha producido en los distintos sectores del transporte, con escasa fiscalización, lo cual impide poder desarrollar la actividad con normalidad y proyectar a futuro.

• También en fundamental, abordar la modernización del sector incluyendo, en plenitud, al transporte remunerado de escolares y al transporte publico prestado con taxis colectivos, como transporte menor, en la ley N° 20.378. Ello, permitirá avanzar en las distintas regiones y provincias del país en la implementación de tecnología para la operación y la electromovilidad.

En consecuencia, creemos extremadamente necesario, dado el complicado escenario actual, abordar la problemática en forma integral considerando a todos los actores involucrados, por lo tanto, no estamos de acuerdo en suspender la inscripción de vehículos en el registro nacional de transporte remunerado de escolares en estos momentos.

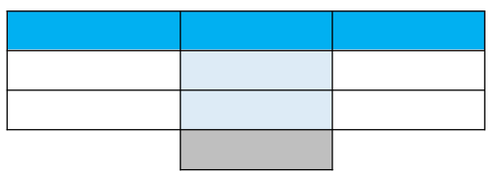
Hoy se requiere de una ayuda decidida y comprometida del Estado, apostando por proteger, robustecer, e impulsar a una actividad esencial que traslada y protege lo más preciado de las familias y de nuestro país, como lo son los niños, niñas y adolescentes de Chile. Por ello es fundamental:

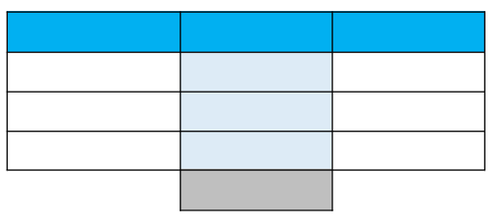
a) Se pueda dar urgencia al proyecto de ley que extiende antigüedad máxima de vehículos de transporte de pasajeros y transporte escolar afectados por la crisis sanitaria social y económica producida por la COVID-19 **(Boletín N° 13.486-15)**.

La Moción busca prolongar la vida útil de los vehículos conforme no se están utilizando, ya que las clases de la educación básica, prebásica y media, se encuentran suspendidas o bajo un sistema hibrido (telemático y presencial) debido a la pandemia, afectando y manteniendo en aislamiento o en cuarentena a diversas personas a lo largo del territorio nacional. Asimismo, en la actualidad, muchos de estos vehículos cumplieron en el año2020, o cumplirán durante el presente año, la vida operativa establecida en esta norma.

La iniciativa busca que se extienda en dos años el plazo máximo contemplado para la operación de cada vehículo de transporte remunerado de escolares y transporte público de pasajeros, dentro de sus respectivas categorías y regiones-

Transporte escolar





b) Mensaje de S.E. el Presidente de la República con el que inicia un proyecto de ley que establece un nuevo bono clase media y un préstamo solidario para la protección de los ingresos de la clase media.

La necesaria reducción de la movilidad de las personas para mitigar la pandemia que ha impactado duramente a los transportistas. Por esta razón, este proyecto de ley incluye un nuevo Bono y Préstamo Solidario a los transportistas. El Bono alcanzará a los $350.000.- (trescientos cincuenta mil pesos), pudiéndose además optar a un préstamo solidario de $320.000.- (trescientos veinte mil pesos), el que podrá solicitarse hasta en oportunidades.

De nuestro punto de vista esta iniciativa se debe fortalecer, aprendiendo de los errores del año 2020:

• Aumentar el monto del Bono a $500.000.- (quinientos mil pesos) para conductores y propietarios en igual forma.

• El préstamo para los transportistas sea devuelto en similares condiciones a las estipuladas para la clase media.

• Que no sea limitante el haber obtenido el Ingreso Familiar de Emergencia (IFE), ya que en muchos casos ha sido insuficiente el aporte.

• Las postulaciones puedan ser a través de una plataforma tecnológica más robusta, enmendando las dificultades actuales. En efecto, a pesar de la voluntad y colaboración de la Subsecretaría de Transportes aún existe un numero importantes de casos en donde no se ha pagado ni el bono ni el préstamo.

• Se enmiende o modifique el Decreto exento N° 284, de 11 de septiembre de 2020, del Ministerio de Hacienda, permitiendo que todos los propietarios y conductores puedan acceder al beneficio, sin excepción.

Es importante señalar que en el 2020 se contemplaron recursos para 141.189 personas, y solo pudieron acceder 80.226 hasta el 14 de febrero de 2021. Todo producto de las limitantes y burocracia del sistema (cuestión que las organizaciones gremiales advirtieron en su oportunidad).

Posterior a las exposiciones antes descritas, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, destacó que el Ejecutivo ha continuado conversando con las organizaciones

del sector, especialmente la asociación mayoritaria del rubro, las que han manifestado que no respaldan a la presente iniciativa, en tanto estiman que otras deben ser las medidas que se adopten.

Así, indicó que resulta más apropiado la disposición de acciones que flexibilicen las actividades que puedan realizar los transportistas escolares antes que limitar el ingreso a la industria.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, observó que, incluso en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Honorable Cámara de Diputados, las asociaciones sostuvieron lo expresado por quien le antecedió en el uso de la palabra.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, sugirió que, más allá de la postura contraria de la señora Ministra a las políticas de congelamiento, sería razonable adoptar una solución intermedia sobre el particular, suspendiendo el ingreso de nuevos vehículos por el plazo de un año, a fin de no tensionar mayormente el debate, limitando así tal medida al contexto de la pandemia.

Con ello, agregó, se da una señal de protección a un sector muy golpeado por la crisis sanitaria en desarrollo, a fin de ayudarles mientras se normalizan las actividades del rubro.

La Presidenta de la Comisión Honorable Senadora señora Órdenes, concordó con la proposición efectuada por quien le antecedió en el uso de la palabra, y solicitó que se efectúe una proposición con los puntos previamente mencionados.

En ese sentido, se recomendó la siguiente propuesta.

"**Artículo único**.- Incorpórase en la ley N° 19.831, que creó el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, el siguiente artículo segundo transitorio:

"**Artículo segundo transitorio.-** Suspéndase, por el plazo de **un año**, la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Sin perjuicio de lo anterior, aquellos transportistas que durante los **últimos dieciocho meses** hayan transferido a título oneroso sus vehículos registrados, podrán inscribir los que adquieran durante la suspensión, cumpliendo con las exigencias legales y reglamentarias para ello.

Con todo, este derecho sólo se extenderá respecto del mismo número de vehículos enajenados previamente por el transportista.

Los plazos contemplados en este artículo se contarán a partir de la publicación de la presente ley.”.”.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, expresó que, a juicio del Ejecutivo, parece adecuado un plazo de esa naturaleza.

No obstante ello, precisó, tal intervalo sería el adecuado, más que para el congelamiento, para prorrogar la vigencia de la antigüedad máxima permitida a los vehículos del sector.

El Honorable Senador señor García Huidobro, a su turno, en lo referente a la propuesta en cuestión, recomendó evaluar si se hace necesaria la alusión, de igual modo, a traspasos por títulos gratuitos, en tanto las transmisiones de bienes que operan por sucesión por causa de muerta forma parte de esta última categoría.

El Honorable Senador señor Letelier, sugirió que en el texto propuesto se establezca el plazo de un año tanto para el congelamiento del parque vehicular de transporte escolar, como para prorrogar la antigüedad máxima permitida para los móviles del rubro.

El Honorable Senador señor Navarro, expresó que el congelamiento fijado por el proyecto de ley en discusión tiene un significativo rol de protección para un sector muy golpeado por la pandemia, y que, además, actualmente está experimentando el fenómeno de la industrialización, esto es, que grandes compañías cuentan con más de quinientos vehículos inscritos en este rubro, lo que constituye un fuerte golpe a las PYMES y a las empresas familiares de este segmento.

En esa línea, manifestó no entender las razones para oponerse a un congelamiento por tres años, habida consideración que los efectos de la pandemia perdurarán al menos por tal intervalo. Lo anterior, prosiguió, puede explicarse sólo si se defiende el interés de que grandes empresarios sigan adquiriendo móviles baratos para ingresar al rubro y obtener luego beneficios económicos.

Luego, señaló que existe una contradicción entre la propuesta de la Ministra y la oposición del Ejecutivo a considerar al transporte escolar como transporte público, a fin de que los actores del gremio puedan acceder a subsidios fiscales, como por ejemplo a los recursos del Fondo de Apoyo Regional (FAR). Esto último, añadió, sólo es sostenible si no se considera a los niños como reales pasajeros.

Por consiguiente, continuó, el congelamiento se alza como una medida de protección adecuada en el contexto de la pandemia, para resguardar al gremio de prácticas de particulares inescrupulosos u oportunistas que pretendan comprar barato los vehículos para acceder al sector con facilidad, aprovechándose de la necesidad económica de los actuales actores del sector, pasando luego a ocupar una posición de capital predominante en este segmento.

En efecto, precisó, el drama económico de los transportistas escolares, ha conducido a muchos de ellos a vender sus vehículos a sujetos con mayores espaldas financieras que ahora cuentan con grandes flotas, lo que resulta del todo negativo para actores de menor tamaño.

La situación es aún más precaria, recalcó, si se considera que los transportistas escolares hace casi dos años no generan mayores ingresos, situación que, lamentablemente, subsistirá mientras perdure la pandemia.

Para contrarrestar lo anterior, además del congelamiento por tres años, se debiese prorrogar, por el mismo plazo o al menos por dos años, la vida útil o antigüedad máxima de los vehículos, a fin de proteger la fuente de empleo de estos actores y permitirles superar la presión económica a la que se sujetarán a medida que transcurra el tiempo. Lo anterior, reiteró, en vista de que aquéllos no reciben subsidios fiscales como sí lo hace el transporte público mayor.

En el mismo sentido, destacó que la proposición antes descrita es respaldada, además de los argumentos previamente expuestos, por el hecho de que los móviles, por razones lógicas, han tenido menos desgaste en, prácticamente, los últimos dieciocho meses, por no encontrarse operando en sus actividades normales.

Posteriormente, señaló que se debe tener presente que, aproximadamente, sólo el treinta por ciento de los transportistas escolares ha podido realizar efectivamente otro tipo de actividades, por ejemplo, de *delivery* o de traslado de personal de salud, encontrándose, muchas veces, con dificultades en el pago de sus servicios, sea por órganos públicos como las municipalidades, o por entidades privadas.

A continuación, cuestionó el hecho de que, en otras materias, el Gobierno solicite con mucho vigor más flexibilidad y que tal actitud no se replique en este caso. De ese modo, se preguntó cuántos vehículos de transporte escolar serán admitidos en el registro hasta que el particular se regule con la seriedad que amerita, a fin de evitar un mercado con una competencia y prácticas sin mayores reglas.

En seguida, manifestó su profunda molestia frente a las críticas de una eventual “capitalización del cupo” por parte de los transportistas escolares, en el evento de establecerse el congelamiento. Lo anterior, agregó, toda vez que no existe un argumento de peso para que se realice un tratamiento diferenciado de este rubro con otros sectores del transporte que sí cuentan con dicho beneficio.

Por último, destacó que no renunciará a la defensa de las medidas en protección del sector, reiterando la proposición de fijar el congelamiento del parque vehicular en el rubro por tres años, y la prórroga de la antigüedad máxima para los móviles del sector por al menos dos años.

El Honorable Senador señor Chahuán, a su turno, señaló que el proyecto de ley en debate se presentó como un modo de establecer una ayuda a las graves dificultades por las que atraviesan los transportistas escolares.

Así, explicó que aquéllos, además de requerir de un congelamiento del parque, precisan de una extensión de la antigüedad máxima de sus vehículos, como también de una mejora en los procesos de pago de las bonificaciones otorgadas al rubro, cuestión que ha presentado

dificultades incluso contando con un registro de este segmento del transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, calificó de exiguo el plazo de un año propuesto antes en el debate, estimando que sería más apropiado un intervalo mayor, tanto para el congelamiento como para la prórroga antes reseñada.

Lo anterior, añadió, habida consideración de que la gran mayoría de los actores del sector son pequeños empresarios, muchos de los cuales se encuentran económicamente devastados, debiendo recurrir a la realización de otras actividades para generar algún tipo de ingresos.

Por ende, observó, se requiere de plazos más amplios para que ellos puedan afrontar las deudas que actualmente mantienen y la presión económica de la progresiva normalización del rubro.

Por último, manifestó estar de acuerdo con la disposición de la reserva de cupos para aquellos actores que se vieron en la necesidad de enajenar sus vehículos.

El Honorable Senador señor Ossandón, por su parte, cuestionó que tenga alguna utilidad para los transportistas escolares el cierre de las inscripciones en el registro.

Ello, resaltó, toda vez que no existe actualmente ningún incentivo para incorporarse al rubro, justamente por no haber demanda de escolares para trasladar.

Asimismo, expresó que un congelamiento alzaría los costos del transporte de los niños, una vez normalizadas las operaciones del sector, en detrimento de las familias de menores recursos.

Finalmente, estimó que lo que se requiere es fijar una extensión del límite máximo de antigüedad en los móviles, a fin de que los actores actuales no se vean compelidos a renovar sus vehículos, fijándose, por cierto, un estándar de seguridad adecuado mediante revisiones técnicas estrictas.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, a su turno, destacó que el

tratamiento institucional que se ha dado al transporte escolar ha sido el de categorizarlo como un transporte privado, cuyo financiamiento proviene de los padres de los niños que son trasladados a los establecimientos educacionales.

Lo anterior, resaltó, considerando que en el transporte público los escolares cuentan con beneficios, pagando sólo el equivalente a un treinta y tres por ciento del valor de la tarifa adulta, en todo Chile. Asimismo, precisó, los estudiantes básicos no pagan tarifa alguna.

En igual sentido, resaltó que en zonas aisladas existen más de mil servicios subsidiados gratuitos, tanto de transporte rural como de transporte escolar.

De ese modo, agregó, se puede verificar una buena cobertura del particular por medio de subsidios del Estado.

Por consiguiente, resaltó, el transporte escolar constituye una opción privada para aquellos padres que prefieren pagar un valor por el traslado de sus hijos a sus establecimientos educacionales.

Posteriormente, en lo referente a la preocupación manifestada por el Honorable Senador señor Chahuán sobre la necesidad de que las ayudas lleguen efectivamente a los destinatarios del sector, expresó que el Ministerio que encabeza cuenta con diversos registros para canalizar los beneficios y demás acciones con el rubro. En el caso del transporte escolar, recalcó, el registro se depura incluso a través de filtros judiciales, toda vez que, por ejemplo, las personas condenadas por delitos sexuales quedan inhabilitadas para trabajar con niños.

Luego, reiteró que la propuesta del Ejecutivo es extender en un año más la vigencia máxima permitida a los vehículos del sector, a fin de que los mismos puedan seguir funcionando, posibilitando con ello su recuperación, verificándose, por cierto, que se cumplan los estándares de seguridad necesarios por medio de una revisión técnica.

En esa línea, indicó que en el plazo de un año se puede verificar si los actores han podido o no normalizar su situación, pudiendo revisarse la medida en caso de ser necesario.

Por otra parte, resaltó que la posición del Ejecutivo ha surgido, entre otros factores, de las propias opiniones de los gremios del

rubro, los que han manifestado que el congelamiento de las inscripciones no conlleva mayores beneficios, no siendo la intención de las asociaciones el generar una capitalización de un eventual “cupo” en el sistema, habida cuenta de que se trata de un mercado que ha operado bastante bien en el tiempo.

Por último, recalcó que de lo que se trata es flexibilizar las medidas, a fin de que estos actores puedan realizar distintas actividades con sus móviles para que puedan generar ingresos, sin perjuicio de las ayudas y beneficios que se dispongan al rubro, entre las que se encuentran el préstamo y bono otorgados a todo el sector transporte y la próxima bonificación que se desplegará en este ámbito.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, señaló que, si bien entiende las aprensiones sostenidas por el Honorable Senador señor Navarro, el particular puede ser discutido nuevamente en caso de que se requiera una revisión del punto.

Bajo esa lógica, sugirió llegar a un acuerdo en donde se elabore un texto que contenga un plazo de congelamiento del parque vehicular de este segmento por un año, permitiendo reservar sus cupos a quienes se hayan visto en la necesidad de vender sus vehículos y fijándose, por el mismo intervalo, una prórroga de la antigüedad máxima permitida para estos móviles.

Lo anterior, resaltó, a fin de disponer, más allá del otorgamiento del bono al sector de transporte, de medidas de protección y acompañamiento de miles familias que se encuentran en una situación económica muy angustiante.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, reparó en que, en caso de fijarse el congelamiento vehicular, se limitaría el número de personas que pudiesen acceder al bono sectorial del transporte.

Por eso y por las razones previamente mencionadas en el debate, es que la opción que el Ejecutivo propone es la referida prórroga, por un año, de la vigencia máxima permitida a los vehículos, además de permitir a estos móviles realizar otras actividades para la generación de ingresos.

Finalmente, resaltó que la disposición de un congelamiento marcaría un mal precedente institucional.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, en el mismo sentido, observó que en el transporte de escolares la confianza de los padres respecto conductor del móvil es un elemento esencial en la prestación del servicio, por lo que, en un escenario de congelamiento, en caso de que el transportista enajene su vehículo, pueden generarse complicaciones si otro tercero de confianza (muchas veces, otro apoderado del establecimiento educacional) no puede inscribir su móvil en el registro para suplir la prestación.

El Honorable Senador señor García Huidobro, sugirió abordar este punto en la redacción que se proponga.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, en esa línea, recomendó que, en caso de que la Comisión acordase disponer el congelamiento, podría este último contemplar determinadas excepciones para resguardar situaciones tales como las descritas por el señor González.

El Honorable Senador señor Letelier, concordó con lo sostenido por quien le precedió en el uso de la palabra, manifestando que ello debiese contemplarse dentro de los tres temas indicados previamente, a saber, congelamiento y prórroga por un año, y reserva de cupos de quienes debieron enajenar sus vehículos por razones económicas producto de la pandemia.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, se manifestó a favor de proceder en esos términos, solicitando que se elabore una propuesta en esa dirección.

Frente a dicha petición, se deja constancia de que la proposición, con fecha 16 de abril del año en curso, se remitió a los correos electrónicos de lo Honorables Senadores miembros de la Comisión, a sus asesores y al Ejecutivo, siendo su tenor el siguiente.

"**Artículo único**.- Incorpóranse en la ley N° 19.831, que creó el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, los siguientes artículos segundo y tercero transitorios:

“**Artículo segundo transitorio.-** Suspéndase, por el plazo de **un año**, la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Durante este período, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales, podrá autorizar, en casos fundados y calificados técnicamente, nuevas inscripciones en dicho Registro, las que no podrán superar en un 5% el total de vehículos ya inscritos por región.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos anteriores, aquellos empresarios de transporte que durante los **últimos dieciocho meses** hayan transferido a título oneroso sus vehículos registrados, podrán inscribir otros que detenten, posean o adquieran durante la suspensión, cumpliendo con las exigencias legales y reglamentarias para ello.

Con todo, este derecho sólo se extenderá respecto del mismo número de vehículos transferidos previamente por el empresario de transporte.

Los plazos contemplados en este artículo se contarán a partir de la publicación de la presente ley.

Artículo tercero transitorio.- Suspéndase por un año el plazo de cancelación del Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares respecto de los vehículos cuya antigüedad, de 16 y 18 años, se verifica el 31 de diciembre de 2021.

Las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, emitirán los nuevos certificados de inscripción en el aludido Registro respecto de los vehículos señalados en el inciso anterior, desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2022.”.”.

Frente a tal propuesta, se consigna que, con fecha 20 de abril del corriente, el Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, remitió un correo electrónico a la Comisión, por medio del cual reiteró que dicha Secretaría de Estado es contraria al congelamiento del parque de transporte escolar, por considerar que no implica una solución a la actual problemática que afecta al rubro y, por el contrario,

podría presentar una serie de externalidades que pudiesen afectar a los eventuales beneficiarios y a las familias usuarias de estos servicios.

En ese sentido, se deja constancia de que en dicho correo electrónico el señor González adjuntó, asimismo, los planteamientos contrarios a la iniciativa de las siguientes organizaciones del sector: i) Confederación Nacional Gremial de Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFENTETUCH); ii) Confederación del Transporte Menor de Chile (CONTTRAMEN); iii) Asociación Nacional de Transportistas Escolares Independientes de Chile (ANATECHI) y iv) Confederación Nacional del Transporte Escolar y Turismo de Chile (CONFASTET)[2].

De igual modo, el señor González acompañó en el correo electrónico copia de la Resolución Exenta N° 1257, de 19 de abril de 2021[3], del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la cual suspende, por un año más, el plazo establecido para cancelar por antigüedad los vehículos inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Escolar. En su comunicación, el señor González informa que dicho acto administrativo será publicado en el Diario Oficial el día jueves 22 de abril.

Por las razones previamente descritas, el señor González expresa que no se efectuarán, de parte del Ejecutivo, observaciones ni comentarios a la propuesta de redacción del proyecto de ley.

Se deja constancia que el correo electrónico en comento, junto con su contenido, fueron dados cuenta al inicio de la sesión de la Comisión de fecha 21 de abril del presente año.

---

[2] Las cartas de dichas organizaciones se encuentran a disposición de los Honorables Senadores en la Secretaría de la Comisión.

[3] La resolución administrativa a la que se hace referencia, asimismo, se encuentra a disposición de los Honorables Senadores en la Secretaría de la Comisión.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, manifestó que, a partir de la información hecha llegar por el Ejecutivo, se desprende que este último optó por la vía administrativa para abordar uno de los puntos en discusión, siendo lo óptimo, por el contrario, que ello hubiera sido comunicado antes para haber evitado extender el debate sobre el punto. En especial, subrayó, considerando lo consolidado que se encuentra el diálogo entre los miembros de la Comisión con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En efecto, resaltó, lo acordado previamente en la discusión era revisar la proposición antes descrita, a fin de que la iniciativa se procediera a votar en particular a partir de la redacción contenida en dicha propuesta.

El Honorable Senador señor Chahuán, recordó que lo que inspiró la presentación del proyecto de ley en estudio fue la crítica situación por la que atraviesa el transporte escolar.

En ese sentido, agregó, la medida del congelamiento se propuso en el proyecto para otorgar el mayor intervalo posible a los actores del rubro para recuperar su inversión durante el período de la pandemia, conservando así el valor de sus fuentes de trabajo.

El Honorable Senador señor Letelier, a su turno, expresó su sorpresa por la posición adoptada por el Ejecutivo, habiendo entendido que se había arribado a un acuerdo con este último sobre el particular.

Frente a tal determinación ministerial, sugirió que la Comisión analice el mérito de la proposición en cuestión, examinando si la misma contiene los elementos previamente acordados en la discusión, definiendo, en consecuencia, si se refrenda por el proyecto de ley la prórroga por un año más de la antigüedad máxima de los vehículos, realizada por el Ejecutivo por medio de una resolución administrativa.

Respecto de esta última decisión del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, indicó que esta Secretaría de Estado debiese haber tenido presente que sus atribuciones en estas materias fueron fruto de leyes aprobadas por el Honorable Congreso Nacional, en las cuales se le delegó a dicha Cartera la regulación de determinados tópicos por la vía administrativa, bajo una lógica de diálogo institucional, siendo el ejemplo más

claro de ello el Decreto Supremo N° 212, que reglamenta los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.

Por consiguiente, estimó que el Ejecutivo, en ese esquema, debió haber evitado este conflicto en vez de profundizarlo.

El Honorable Senador señor Chahuán, coincidió con los planteamientos señalados por quien le precedió en el uso de la palabra, toda vez que con la proposición se pretendía plasmar el acuerdo previamente arribado con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones durante el debate de la iniciativa en estudio.

En esa línea, observó que, precisamente para arribar a un acuerdo, se había reducido de tres años a sólo uno el plazo de congelamiento inicialmente contemplado por la iniciativa, bajo el contexto de la duración de la pandemia, con el compromiso de renovar dicho lapso en caso de que fuera necesario.

Posteriormente, afirmó que, con la decisión del Ejecutivo, además, se vulnera tanto la iniciativa parlamentaria como la certeza jurídica, toda vez que por la vía administrativa se procede a regular una materia contenida en un proyecto de ley, por lo que la permanencia de dicha resolución queda sujeta a que la autoridad no adopte una decisión de contrario imperio sobre el punto, mientras que la ley, por oposición, sí otorga una garantía de permanencia y seguridad.

El Honorable Senador señor Ossandón, compartió los reparos efectuados por la fórmula seguida por el Gobierno respecto del particular, en tanto no ser la forma apropiada, rompiéndose con ello la lógica de buena convivencia que se ha mantenido entre el Ministerio y la Comisión.

En efecto, subrayó que durante el debate se había manifestado la intención de resolver estas materias por medio de un acuerdo, proceder que no fue observado.

Finalmente, sugirió verificar la utilidad efectiva que brindará la iniciativa, en virtud de la decisión administrativa ya adoptada por la Secretaría de Estado del sector.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González,

recalcó que la Cartera de Estado que representa se caracteriza por el diálogo y la búsqueda de entendimientos con la Comisión. Sin embargo, agregó, respecto del proyecto de ley en estudio, el Ministerio expresó desde un inicio, su posición contraria al congelamiento del parque vehicular del transporte escolar.

En seguida, destacó que no ha existido usurpación alguna de atribuciones por parte de la Secretaría de Estado, en tanto la resolución exenta en cuestión sólo viene a prorrogar a su par anterior del año pasado, en la cual se adoptaba la misma decisión de prorrogar por un año más la antigüedad máxima permitida a ciertos vehículos del rubro.

Por consiguiente, subrayó, se trata de potestades reglamentarias con las que cuenta el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin que el particular haya sido regulado previamente por ley.

Luego, resaltó que, durante los últimos días, el Ejecutivo recibió muchas cartas y llamados de los cuatro principales gremios del sector, representativos de más del noventa por cierto de los actores del rubro, los que manifestaron su oposición a la medida de congelamiento propuesta por el proyecto de ley, precisamente porque muchos de ellos se vieron en la necesidad de vender sus vehículos, por lo que no podrán reingresar en el registro una vez que puedan recuperar su capital de trabajo.

Posteriormente, señaló que la señora Rosa Rojas, quien previamente ha indicado su respaldo a esta iniciativa, actualmente no representa a ningún gremio.

En ese sentido, sugirió no soslayar el hecho de que los mismos pretendidos beneficiarios por el proyecto de ley sean quienes requieran que la medida del congelamiento no se lleve a cabo, habiendo incluso manifestado tal posición en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Honorable Cámara de Diputados, previendo la discusión de la iniciativa en un eventual segundo trámite constitucional.

Por consiguiente, solicitó a la Comisión, dentro de la lógica de diálogo, comprensión sobre la decisión adoptada por el Ejecutivo, escuchando, de igual forma, la posición de las organizaciones sobre el particular.

Por último, expresó que la decisión administrativa efectuada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no reviste un ánimo de romper acuerdos ni de atribuirse o irrogarse competencias que no le son propias, sino que simplemente busca resolver la grave situación por la que atraviesan los transportistas escolares, cuyo principal problema es que no hay clases presencias en los establecimientos educacionales.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, señaló que si bien todos, incluida la autoridad, tiene derecho a cambiar opinión, lo cierto es que existía un acuerdo con la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones sobre el proyecto, por lo que, a partir del cambio de posición del Ejecutivo, el proceder correcto debió haber sido el conversar previamente con los miembros de la Comisión.

Posteriormente, recalcó que la relación del gremio del transporte escolar con el Gobierno es compleja, entendiendo que el Ejecutivo, más allá de la prórroga efectuada por la vía administrativa, no accederá a la petición de las organizaciones del rubro de reconocer al transporte escolar como transporte público para el efecto de que puedan recibir subsidios fiscales. Ello, resaltó, ha sido una demanda expresada por la Comisión con anterioridad, obteniendo de parte de la autoridad una respuesta negativa ante tal petición.

En seguida, destacó que la representatividad de las asociaciones del sector es algo que deben resolver los propios gremios, por lo que no corresponde que ello sea definido por el Ministerio.

Finalmente, expresó que fueron las propias organizaciones quienes solicitaron la presentación del proyecto de ley en estudio, habiéndose propuesto inicialmente un plazo de congelamiento de tres años, el cual fue reducido a sólo uno bajo el espíritu de llegar a un acuerdo y entendimiento con el Ejecutivo, bajo el compromiso de poder revisar una eventual extensión de dicho intervalo en caso de que fuera necesario.

El Honorable Senador señor Navarro, lamentó los cuestionamientos efectuados por el señor González a la representatividad de la señora Rosa Rojas como dirigenta gremial. Por el contrario, añadió, esta última es la legítima Presidenta de la Confederación Gremial Nacional de Transporte Escolar de Chile (CONATECHI), la cual, como organización, está compuesta por diversas federaciones, a saber, FETENOR (Regiones de Arica y Parinacota a la de Coquimbo), FETEREM (Región Metropolitana),

FETEVALPO (Región de Valparaíso), FETEBIO (Región del Bio Bio), FETESUR (Región de La Araucanía) y FETELOSLAGOS (Región de los Lagos).

Por tal razón, calificó de grave la información entregada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en tanto no se condice con la realidad, solicitando al Ejecutivo transparentar esta situación, expresando que este tipo de cuestiones deben ser resueltas por los propios gremios.

Luego, señaló que es incorrecto lo señalado por el González, en lo referente a que los transportistas escolares que vendieron sus vehículos durante la pandemia no podrán reinscribirse en el registro debido al congelamiento, en tanto en la proposición de texto que se ha hecho mención explícitamente se contempla esta posibilidad para dichos actores.

Por último, indicó que la decisión administrativa en comento es una muestra tardía de poder del Gobierno, la cual llega en medio del debate legislativo sobre el punto, cuestión que, a su parecer, resulta del todo inapropiada.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, solicitó que el Encargado de Relaciones Institucionales de la Secretaría de Estado diera cuenta del contexto gremial del sector, sin perjuicio de aclarar que él sólo sostuvo que las dificultades para reinscribir los vehículos se podrían generar con ocasión de la medida del congelamiento, y no en el escenario normativo actual.

El Honorable Senador señor Letelier, manifestó sus reparos a que sea el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el que califique la representatividad de las diferentes organizaciones del rubro, siendo dicho proceder inadecuado e incorrecto, por lo que sugirió no profundizar el punto y proseguir con el debate de la proposición.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, concordó con lo planteado por quien le precedió en el uso de la palabra, resaltando, además, que todas las asociaciones del sector fueron recibidas y escuchadas por esta instancia, a la que no le corresponde cuestionar o validar el grado de representatividad de dichos gremios en el rubro, siendo ello algo privativo de las propias organizaciones.

En seguida, lamentó nuevamente el accionar del Ejecutivo, indicando que, con este tipo de decisiones, en las cuales sólo se notifica a la Comisión de determinaciones ya adoptadas por el Ejecutivo sobre las materias en discusión, no se logra avanzar en el diálogo entre ambos poderes públicos.

El Honorable Senador señor García Huidobro, por otra parte, señaló que con la proposición en cuestión se logra un punto de equilibrio respecto de las diversas materias en debate, siendo prudente evaluar extender la antigüedad máxima permitida a otros medios de transporte, como por ejemplo, los taxis, en tanto, producto de la pandemia, los vehículos han contado con un menor grado de desgaste.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, posteriormente, sometió a votación a la propuesta en comento, cuyo tenor se reitera.

"**Artículo único**.- Incorpóranse en la ley N° 19.831, que creó el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, los siguientes artículos segundo y tercero transitorios:

"**Artículo segundo transitorio.-** Suspéndase, por el plazo de **un año**, la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Durante este período, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales, podrá autorizar, en casos fundados y calificados técnicamente, nuevas inscripciones en dicho Registro, las que no podrán superar en un 5% el total de vehículos ya inscritos por región.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos anteriores, aquellos empresarios de transporte que durante los **últimos dieciocho meses** hayan transferido a título oneroso sus vehículos registrados, podrán inscribir otros que detenten, posean o adquieran durante la suspensión, cumpliendo con las exigencias legales y reglamentarias para ello.

Con todo, este derecho sólo se extenderá respecto del mismo número de vehículos transferidos previamente por el empresario de transporte.

Los plazos contemplados en este artículo se contarán a partir de la publicación de la presente ley.

Artículo tercero transitorio.- Suspéndase por un año el plazo de cancelación del Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares respecto de los vehículos cuya antigüedad, de 16 y 18 años, se verifica el 31 de diciembre de 2021.

Las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, emitirán los nuevos certificados de inscripción en el aludido Registro respecto de los vehículos señalados en el inciso anterior, desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2022.”.”.

VOTACIÓN EN PARTICULAR

En votación en particular el proyecto de ley, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorable Senadores señora Órdenes (Presidenta), y señores García Huidobro, Letelier, Navarro y Ossandón, lo aprobó, sustituyendo íntegramente su texto por la redacción previamente descrita.

- - - - - -

MODIFICACIONES

En mérito de las consideraciones anteriormente expuestas, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros la siguiente modificación al proyecto de ley de la referencia:

ARTÍCULO ÚNICO

--- Sustituirlo por el siguiente:

“**Artículo único**.- Incorpóranse en la ley N° 19.831, que creó el Registro Nacional de Servicios de Transporte

Remunerado de Escolares, los siguientes artículos segundo y tercero transitorios:

"**Artículo segundo transitorio.-** Suspéndase, por el plazo de un año, la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Durante este período, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales, podrá autorizar, en casos fundados y calificados técnicamente, nuevas inscripciones en dicho Registro, las que no podrán superar en un 5% el total de vehículos ya inscritos por región.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos anteriores, aquellos empresarios de transporte que durante los últimos dieciocho meses hayan transferido a título oneroso sus vehículos registrados, podrán inscribir otros que detenten, posean o adquieran durante la suspensión, cumpliendo con las exigencias legales y reglamentarias para ello.

Con todo, este derecho sólo se extenderá respecto del mismo número de vehículos transferidos previamente por el empresario de transporte.

Los plazos contemplados en este artículo se contarán a partir de la publicación de la presente ley.

Artículo tercero transitorio.- Suspéndase por un año el plazo de cancelación del Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares respecto de los vehículos cuya antigüedad, de 16 y 18 años, se verifica el 31 de diciembre de 2021.

Las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, emitirán los nuevos certificados de inscripción en el aludido Registro respecto de los vehículos señalados en el inciso anterior, desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2022.".".

(Acordado 5x0).

- - - - - - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, en general y en particular, el proyecto de ley en informe, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Incorpóranse en la ley N° 19.831, que creó el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, los siguientes artículos segundo y tercero transitorios:

“Artículo segundo transitorio.- Suspéndase, por el plazo de un año, la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Durante este período, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales, podrá autorizar, en casos fundados y calificados técnicamente, nuevas inscripciones en dicho Registro, las que no podrán superar en un 5% el total de vehículos ya inscritos por región.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos anteriores, aquellos empresarios de transporte que durante los últimos dieciocho meses hayan transferido a título oneroso sus vehículos registrados, podrán inscribir otros que detenten, posean o adquieran durante la suspensión, cumpliendo con las exigencias legales y reglamentarias para ello.

Con todo, este derecho sólo se extenderá respecto del mismo número de vehículos transferidos previamente por el empresario de transporte.

Los plazos contemplados en este artículo se contarán a partir de la publicación de la presente ley.

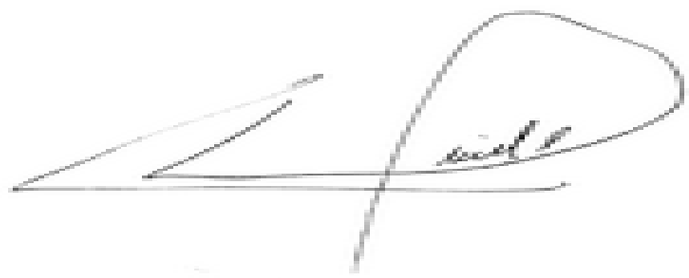
Artículo tercero transitorio.- Suspéndase por un año el plazo de cancelación del Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares respecto de los vehículos cuya antigüedad, de 16 y 18 años, se verifica el 31 de diciembre de 2021.

Las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, emitirán los nuevos certificados de inscripción en el aludido Registro respecto de los vehículos señalados en el inciso anterior, desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2022.”.”.

- - - - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días **17 de marzo de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), señora Ximena Órdenes Neira y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Manuel José Ossandón Irarrázabal y Jorge Pizarro Soto; **24 de marzo de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Manuel José Ossandón Irarrázabal y Jorge Pizarro Soto; **31 de marzo de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irarrázabal; **14 de abril de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irarrázabal, y **21 de abril de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irarrázabal.

Sala de la Comisión, a 26 de abril de 2021.



LUIS SEPÚLVEDA VARGAS
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE SUSPENDE LA INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS EN EL REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTE REMUNERADO DE ESCOLARES.

BOLETÍN N° 13.732-15

I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: suspender, por el plazo de un año, la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Sin perjuicio de lo anterior, se habilita a que, durante este período, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales, autorice, en casos fundados y calificados técnicamente, nuevas inscripciones en dicho Registro, las que no podrán superar en un 5% el total de vehículos ya inscritos por región.

De igual modo, se permite a aquellos transportistas escolares que, durante los últimos dieciocho meses, hayan transferido a título oneroso sus vehículos, reinscribir otros móviles durante el congelamiento del parque, cumpliendo con los requisitos legales y reglamentarios para ello.

Por último, se prorroga por un año más, hasta el 31 de diciembre de 2022, el plazo de cancelación del Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares respecto de los vehículos cuya antigüedad, de 16 y 18 años, se verifica el 31 de diciembre de 2021.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general y en particular **(5x0).**

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN**: el proyecto de ley está estructurado sobre la base de un artículo único, el cual incorpora dos nuevos artículos transitorios a la ley N° 19.831, que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

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

V. **URGENCIA**: no presenta.

VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Moción de los Honorables Senadores señor Francisco Chahuán, señora Carolina Goic, y señores Juan Pablo Letelier, Jorge Pizarro y Alejandro Navarro.

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

VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: ingresó al Senado el 20 de diciembre de 2020, dándose cuenta en la sesión 73ª ordinaria, de la misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, aprobado en general y en particular.

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

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

Valparaíso, a 26 de abril de 2021.



LUIS SEPÚLVEDA VARGAS
Abogado Secretario de la Comisión