

Santiago, 12 de septiembre de 2022

Honorables Senadores (as)
Comisión de Trabajo y Previsión Senado
Presente

José Bonnin Toro, presidente del Sindicato Nacional de Trabajadores de Empresa Ferrocarril del Pacífico S.A., en representación de nuestro sindicato, agradecemos vuestra convocatoria, que nos permitirá exponer nuestra visión sobre el proyecto de ley que modifica el Código del Trabajo con el objeto de reducir la jornada laboral, conocido como 40 horas (Boletín N° 11179-13).

En primer lugar, debo hacer mención que como tripulantes de trenes que trabajamos a bordo de ferrocarriles, nuestros contratos de trabajo se rigen por el artículo 25 ter del Código del Trabajo, lo que fue posible gracias a la ley N°20.767, promulgada el 04 de agosto de 2014.

Previo a la promulgación de la ley 20.767, nuestra jornada laboral era altamente desgastante con turno de hasta 16 horas de trabajo, lo que impedía tener una vida familiar como el común de los trabajadores de Chile.

A pesar de la ley, aún nuestro trabajo tiene una serie de particularidades que siguen atentando contra la vida familiar y los derechos humanos de los trabajadores, como por ejemplo, nuestra jornada de trabajo muchas veces supera las 9 horas continuas en el caso del transporte de carga, dentro de un lapso de veinticuatro horas; además en muchas ocasiones supera las ciento ochenta horas mensuales (Art 25 ter, numeral 1, párrafo 1°), lo que hemos denunciado a las Inspecciones Comunes del Trabajo, que han fiscalizado y sancionado en multa a la empresa infractora, quienes aparte de pagar la multa, han seguido con su política de evadir la ley. Es importante señalar que, en nuestra empresa, se programa turnos de trabajo que van más allá de las 9 horas, aduciendo que el Art 25 ter, numeral 1, inciso 2°, las autoriza, lo que es una mala interpretación de la ley. También queremos destacar, que nuestras locomotoras no cuentan con baño, porque nuestra empresa ha señalado que el mantenimiento de estos es de un alto costo.

En la jornada de trabajo no tenemos derecho a colación, dado que se trata de un trabajo continuo, y la interpretación de la Dirección del Trabajo es que debe haber un acuerdo en esta materia entre trabajadores y empresa, lo que hasta la fecha ha sido imposible; este punto es una violación a los derechos humanos.

En relación con el proyecto rebaja de jornada laboral a 40 horas semanales, nuestra propuesta es que la jornada mensual de ciento ochenta horas sea rebajada a 160 horas mensuales, y que la jornada diaria de 9 horas continuas, dentro de un lapso de 24 horas, sea rebajada a 8 horas, para el transporte de carga (Art 25 ter, numeral 1, inciso 1°).

Con relación al 25 ter, numeral 1, inciso 2°, solicitamos que se modifique lo siguiente: a continuación de la expresión "Con todo, si las contingencias descritas implicaren una



demora tal que se deban sobrepasar las **diez horas** de trabajo" quedando ambos incisos del art 25 ter, numeral 1, incisos 1° y 2° de la siguiente manera:

a). - Artículo 25 ter numeral 1, inciso 1°. - La jornada de trabajo no podrá superar las **160** horas mensuales. La jornada diaria no podrá superar las siete horas treinta minutos continuos en el caso del transporte de pasajeros, ni las **ocho horas** continuas en el caso del transporte de carga, ambos períodos en un lapso de veinticuatro horas.

Por tanto, sustitúyase en el numeral 1.- del inciso primero del artículo 25 ter, las expresiones "ciento ochenta" por "**ciento sesenta**", y "nueve" por "**ocho**" horas continuas en el caso del transporte de carga.

b). - Artículo 25 ter, numeral 1, inciso 2°. - En caso de que circunstancias tales como el tiempo de cruzamiento de trenes, accidentes, u otras difíciles de prever y que impliquen interrumpir el servicio de pasajeros o de carga, superando los tiempos máximos establecidos en el párrafo anterior, el empleador deberá pagar las horas en exceso con el mismo recargo que establece el artículo 32. Con todo, si las contingencias descritas implicaren una demora tal que se deba sobrepasar las **diez horas** de trabajo, el empleador deberá proveer una tripulación de relevo para la continuación del servicio.

Por tanto, sustitúyase en el numeral 1.- del inciso segundo del artículo 25 ter, la expresión "once horas de trabajo" por "**diez horas de trabajo**".

Queremos solicitar a la Honorable Comisión de Trabajo del Senado, tenga a bien otorgar este beneficio de manera inmediata a los trabajadores ferroviarios y no dejarnos hasta el final de la implementación del proyecto. Los trabajadores del rubro ferroviario hemos sido golpeados bastante ya por la legislación laboral y pensamos que en razón de la historia nos corresponde poder acceder a este beneficio de rebaja de manera inicial.

Esta propuesta de rebaja se sustenta en la realidad imperante en el servicio debido a que las empresas a nuestra visión no deberían verse afectadas en su operación, ya que desde hace bastante tiempo están programando más de una actividad a los trabajadores durante una jornada diaria, es decir un maquinista de patio hoy es graficado efectuando su trabajo de carga, descarga y armado de trenes en distintos patios de maniobras, ahora se le agregó un tramo de trabajo en Ruta, la cual siempre la efectuó un maquinista de largo recorrido y al revés funciona de la manera inversa, un maquinista de tren ruta que realiza un servicio entre estaciones distantes, finalizando este tramo es programado a realizar maniobras de atención



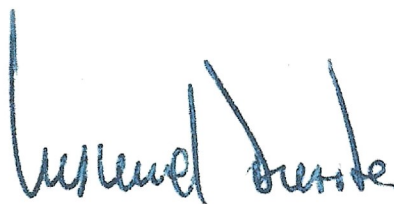
de clientes en distintos desvíos ferroviarios, es decir la empresa está mal utilizando a nuestro ver la posibilidad que la ley le permite de manera ocasional y excepcional al programar el máximo legal incluyendo las dos horas adicionales permitidas por Ley para casos especiales.

Es todo cuanto puedo señalar, y nuevamente agradezco en mi nombre y el de mis compañeros de trabajo, el habernos permitido expresar nuestra opinión, acerca del proyecto ley, conocido como Las Cuarenta Horas.

Atte.



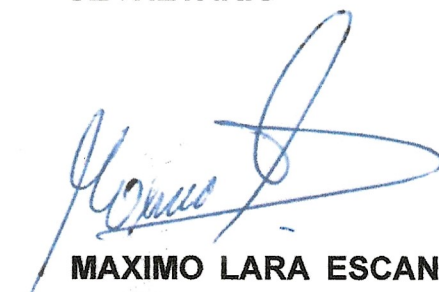
JOSE BONNIN TORO
PRESIDENTE



MANUEL DUARTE PEDREROS
SECRETARIO



CLAUDIO ASTORGA PAREDES
DIRECTOR



MAXIMO LARA ESCANILLA
DIRECTOR



DAGOBERTO ZAMBRANO LARRONDE
TESORERO



Directiva Sindicato Nacional de Trabajadores Ferrocarril del Pacifico S.A.