

Fecha: 21-05-2026  
Medio: Diario Concepción  
Supl. : Diario Concepción  
Tipo: Noticia general

Pág. : 6  
Cm2: 835,4  
VPE: \$ 1.004.195

Tiraje: 8.100  
Lectoría: 24.300  
Favorabilidad:  No Definida

Título: **Biobío: transportistas escolares buscan ampliar alcance regulatorio de la 'Ley Martín'**



**Error al crear la imagen**

FOTOS: RAPHAEL SIERRA P.



so y estándares de seguridad en rutas rurales.

En detalle, la propuesta modifica la Ley 19.831 sobre transporte remunerado de escolares y establece que los conductores deberán velar por la seguridad física de los estudiantes desde su recepción en el vehículo hasta su entrega en el establecimiento educacional, domicilio o lugar previamente convenido.

#### Inquietudes del rubro

En ese contexto, dirigentes de la Federación de Transporte Escolar del Biobío (Fetebio) y de la Confederación Nacional de Transporte Escolar de Chile (Conatechi) plantearon que el debate se ha concentrado principalmente en los operadores formales, pese a que —según sostienen— existen otros sistemas de traslado que hoy operan bajo estándares distintos.

“Este accidente se produjo en un vehículo que, si bien se usaba en el ámbito escolar, no era un transporte escolar en sí”, señaló la secretaria de Fetebio y tesorera nacional de Conatechi, Silvia Vidal.

La dirigente sostuvo que la legislación vigente distingue el transporte escolar formal de los servicios de acercamiento

realizados por municipios, Slep o establecimientos educacionales, por lo que una de las indicaciones impulsadas por el gremio buscan que dichos traslados sean regulados bajo estándares similares.

Ahora bien, pese a las críticas al enfoque del debate, Vidal aseguró que el gremio no se opone al endurecimiento de medidas de seguridad. “No podemos restarnos al cambio porque siempre tendremos la seguridad de los niños como prioridad”, expresó Vidal.

De igual manera, explicó que una de las indicaciones discutidas considera exigir auxiliares en vehículos que transporten menores de hasta 10 años de edad, requisito que actualmente sólo aplica cuando se trasladan más de cinco niños en edad pre-escolar.

“Vamos a tener que elegir si trabajar o no con niños menores”, agregó, apuntando al impacto operativo y económico que podrían tener futuras exigencias para parte del sector.

Parte importante de las preocupaciones expuestas por el gremio se relacionan con las condiciones estructurales en que opera el transporte escolar, especialmente en sectores

apartados. Vidal sostuvo que “en las rutas rurales no siempre se tienen paraderos, hay lugares oscuros y que obviamente son peligrosos para el tránsito de los niños”.

En esa misma línea, el debate legislativo en el ala poniente del Congreso incorporó observaciones similares. Durante la discusión, parlamentarios advirtieron la necesidad de elaborar catastros de puntos críticos y establecer estándares mínimos para lugares habilitados de detención y descenso de menores.

Paralelamente, dirigentes también abordaron problemas vinculados a informalidad y fiscalización. De la mano de diversas organizaciones de la zona —como Los Tíos de Talcahuano y Tetmi A. G.— cuestionaron que el aumento de exigencias regulatorias recaiga principalmente sobre operadores inscritos en el Registro Nacional de Transporte Escolar, mientras persisten “furgones pirata” o vehículos realizando traslados irregulares.

“Combatir al transportista informal” fue uno de los llamados realizados por Vidal, quien además criticó modificaciones al sistema de sellos identificatorios de vehículos escolares,

señalando que los antiguos distintivos facilitaban la autorregulación y permitían detectar visualmente documentación vencida.

Vidal también apuntó a una falta de control desde establecimientos educacionales. “Los colegios hacen vista gorda”, aseguró, señalando que muchas veces no se revisa la documentación obligatoria, pese a que —según estadísticas del Ministerio de Transportes actualizadas a marzo de 2026— en la región existen 2.711 vehículos inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, con una antigüedad promedio de 10,1 años, además de 3.377 conductores y 3.127 adultos acompañantes autorizados.

Por último, desde el gremio insisten en que la discusión aún se encuentra en desarrollo y que el proyecto no ha concluido su tramitación. “El trámite legislativo está en camino”, sentenció Vidal, recordando que todavía restan etapas de revisión, indicaciones y eventuales modificaciones antes de que la iniciativa concluya su tramitación.

#### OPINIONES

X @MediosUdeC  
 contacto@diarioconcepcion.cl