REPÚBLICA DE CHILE

CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 343ª, EXTRAORDINARIA

Sesión 9ª, en jueves 19 de octubre de 2000
(Ordinaria, de 10.47 a 13.32 horas)

Presidencia de los señores Jeame Barrueto, don Víctor,
y Mora Longa, don Waldo.

Secretario, el señor Loyola Opazo, don Carlos.
Prosecretario accidental, el señor Álvarez Álvarez, don Adrián.

PUBLICACIÓN OFICIAL
REDACCIÓN DE SESIONES

ÍNDICE

I.- ASISTENCIA
II.- APERTURA DE LA SESIÓN
III.- ACTAS
IV.- CUENTA
V.- ORDEN DEL DÍA
VI.- DOCUMENTOS DE LA CUENTA
VII.- OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA

ÍNDICE GENERAL

Pág.

I. Asistencia 6

II. Apertura de la sesión 8

III.Actas 8

IV.Cuenta 8

- Permiso constitucional 8
- Archivo de proyectos 8

V.Orden del Día.

- Beneficios a funcionarios públicos estudiantes de carreras técnicas de nivel superior. Tercer trámite constitucional 8
- Reintegro de peajes a vehículos de transporte terrestre. Primer trámite constitucional 9
- Informe de la Comisión de Educación sobre las causas de la paralización de actividades en la Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación. (Votación) 41
- Informe de la Comisión investigadora de Programa de autoconstrucción en Iquique. (Votación) 41

VI.Documentos de la Cuenta.

1. Oficio de S.E. el Presidente de la República, mediante el cual comunica que ha resuelto retirar la urgencia que hiciera presente para el despacho del proyecto que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles (boletín Nº 2592-15) 43
2. Oficio del Senado, por el cual comunica que ha aprobado, con modificaciones, el proyecto que reforma los Institutos Tecnológicos de la Corporación de Fomento de la Producción (boletín Nº 1960-03) 43
3. Oficio del Senado, por el cual comunica que ha aprobado, con modificaciones, el proyecto, con urgencia calificada de “suma”, que otorga compensaciones y otros beneficios que indica a funcionarios públicos estudiantes de carreras técnicas de nivel superior (boletín Nº 2456-05) 44
4. Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, recaído en el proyecto, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles (boletín Nº 2592-15)..... 47

Pág.

5. Informe de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto, con urgencia calificada de "suma", que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles (boletín Nº 2592-15) 59
6. Moción de las diputadas señoras Saa, doña María Antonieta; Pollarolo, doña Fanny; Allende, doña Isabel; González, doña Rosa, y Prochelle, doña Marina, y de los diputados señores Jeame Barrueto, Palma, don Osvaldo; Jarpa, Mulet y Ascencio, que establece ley marco sobre derechos sexuales y reproductivos (boletín Nº 2608-11) 63

VII.Otros documentos de la Cuenta.

1. Comunicación:
-Del diputado señor García-Huidobro, quien, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 57 de la Constitución Política de la República y 35 del Reglamento de la Corporación, solicita autorización para ausentarse del país por un plazo superior a 30 días a contar del 30 de octubre en curso para dirigirse a Europa.
2. Oficios:
Ministerio de Educación
-Del diputado señor Molina, proyecto ampliación liceo Nicolás F. Lohse Vargas, de la comuna de Los Vilos.
-De la Corporación, mejoramiento progresivo de la remuneración de los profesores.
Ministerio de Hacienda
-De los diputados señores Encina, Aguiló, Ávila, Bertolino, Girardi, Jaramillo, Jeame Barrueto, Reyes, Rincón, Velasco, Vilches, Felipe Letelier, Lorenzini, Mulet, Navarro, Naranjo, Pareto y de la diputada señora Pollarolo, normativa que regula la venta en la Bolsa de Comercio de las letras hipotecarias.
Ministerio de Obras Públicas
-Del diputado señor Encina, posibilidad de pavimentación camino Los Copihues, Los Leices y El Reloj, de la comuna de Ovalle, Cuarta Región; construcción de pasarela, sector Mantos de Hornillo.
-De los diputados señores Leay, Van Rysselberghe, Ulloa, Masferrer, Urrutia, Juan Pablo Letelier y de la diputada señora Caraball, colectores aguas lluvias en cruces de Avda. El Salto y Avda. Recoleta con Américo Vespucio, Región Metropolitana.
-De los diputados señores Kuschel, Bertolino, Jiménez y Juan Pablo Letelier, estado de avance de planes maestros de aguas lluvias, Décima Región.
-Del diputado señor Bertolino, reemplazo del actual aeródromo La Florida, de La Serena, por nuevo aeropuerto en sector Tongoy.
-Del diputado señor Díaz, obras dañadas por temporales de invierno del presente año comunas de la Novena Región.

-Del diputado señor Huenchumilla, proceso de otorgamiento de concesiones sanitarias localidad de Labranza, Novena Región.
-De los diputados señores Ortiz, Jaramillo, Gutiérrez, Pareto y de la diputada señora Rozas, concesión defensas fluviales y carretera ribera norte río Biobío, Octava Región.
-Del diputado señor Naranjo, antecedentes ítem ajuste sencillo.

Ministerio de Salud

-Del diputado señor Alvarado, proyecto construcción CGU de Ancud.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

-De los diputados señores Juan Pablo Letelier, Jaramillo, Urrutia y Patricio Walker, y de la diputada señora Caraball, proyectos de telefonía móvil aprobados en el país.
-Del diputado señor Naranjo, fiscalización de contratos de telefonía celular bajo la modalidad del pago con tarjetas.

Ministerio de Planificación y Cooperación

-De los diputados señores Lorenzini, Acuña, Jiménez, Ortiz, Vargas, Kuschel y de la diputada señorita Sciaraffia, nuevas alternativas de trabajo para la Séptima Región.

I. ASISTENCIA

-Asistieron los siguientes señores diputados: (67)

NOMBRE	(Partido*	Región	Distrito)
Alessandri Valdés, Gustavo	RN	RM	20
Alvarado Andrade, Claudio	IND	X	58
Ascencio Mansilla, Gabriel	PDC	X	58
Ávila Contreras, Nelson	PPD	V	11
Bartolucci Johnston, Francisco	UDI	V	13
Bertolino Rendic, Mario	RN	IV	7
Bustos Ramírez, Juan	PS	V	12
Caraball Martínez, Eliana	PDC	RM	27
Ceroni Fuentes, Guillermo	PPD	VII	40
Cornejo González, Aldo	PDC	V	13
Elgueta Barrientos, Sergio	PDC	X	57
Fossa Rojas, Haroldo	RN	VIII	46
Galilea Vidaurre, José Antonio	RN	IX	49
García Ruminot, José	RN	IX	50
García-Huidobro Sanfuentes, Alejandro	UCCP	VI	32
Girardi Lavín, Guido	PPD	RM	18
González Román, Rosa	IND	I	1
Gutiérrez Román, Homero	PDC	VII	37
Guzmán Mena, Pía	RN	RM	23
Hernández Saffirio, Miguel	PDC	IX	49
Ibáñez Santa María, Gonzalo	IND	V	14
Jaramillo Becker, Enrique	PPD	X	54
Jarpa Wevar, Carlos Abel	PRSD	VIII	41
Jeame Barrueto, Víctor	PPD	VIII	43
Kuschel Silva, Carlos Ignacio	RN	X	57
Leal Labrín, Antonio	PPD	III	5
Leay Morán, Cristián	UDI	RM	19
León Ramírez, Roberto	PDC	VII	36
Longton Guerrero, Arturo	RN	V	12
Masferrer Pellizzari, Juan	UDI	VI	34
Mesías Lehu, Iván	PRSD	VIII	42
Monge Sánchez, Luis	IND	IX	48
Montes Cisternas, Carlos	PS	RM	26
Mora Longa, Waldo	PDC	II	3
Muñoz Aburto, Pedro	PS	XII	60
Muñoz D'Albora, Adriana	PPD	IV	9
Navarro Brain, Alejandro	PS	VIII	45
Núñez Valenzuela, Juan	PDC	VI	34
Ojeda Uribe, Sergio	PDC	X	55
Olivares Zepeda, Carlos	PDC	RM	18
Orpis Bouchón, Jaime	UDI	RM	25
Ortiz Novoa, José Miguel	PDC	VIII	44

Palma Irarrázaval, Andrés	PDC	RM	25
Palma Irarrázaval, Joaquín	PDC	IV	7
Pareto González, Luis	PDC	RM	20
Paya Mira, Darío	UDI	RM	28
Pérez San Martín, Lily	RN	RM	26
Pérez Varela, Víctor	UDI	VIII	47
Pollarolo Villa, Fanny	PS	II	3
Prokurica Prokurica, Baldo	RN	III	6
Reyes Alvarado, Víctor	PDC	X	56
Riveros Marín, Edgardo	PDC	RM	30
Rojas Molina, Manuel	UDI	II	4
Saa Díaz, María Antonieta	PPD	RM	17
Sánchez Grunert, Leopoldo	PPD	XI	59
Sciaraffia Estrada, Antonella	PDC	I	2
Seguel Molina, Rodolfo	PDC	RM	28
Silva Ortiz, Exequiel	PDC	X	53
Soto González, Laura	PPD	V	14
Tuma Zedan, Eugenio	PPD	IX	51
Valenzuela Herrera, Felipe	PS	II	4
Vargas Lyng, Alfonso	RN	V	10
Velasco De la Cerda, Sergio	PDC	V	15
Venegas Rubio, Samuel	IND	V	15
Vilches Guzmán, Carlos	RN	III	5
Villouta Concha, Edmundo	PDC	IX	48
Walker Prieto, Patricio	PDC	IV	8

-Con permiso constitucional estuvieron ausentes la diputada señora Isabel Allende y los diputados señores Juan Pablo Letelier, Jaime Rocha y Edmundo Salas.

* *PDC: Partido Demócrata Cristiano; PPD: Partido Por la Democracia; UDI: Unión Demócrata Independiente; RN: Renovación Nacional; PS: Partido Socialista; UCCP: Unión Centro Centro Progresista; PRSD: Partido Radical Social Demócrata; IND: Independiente.*

II. APERTURA DE LA SESIÓN

-Se abrió la sesión a las 10.47 horas.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

III. ACTAS

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- El acta de la sesión 3ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 4ª queda a disposición de los señores diputados y de las señoras diputadas.

IV. CUENTA

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- El señor Proesecretario va a dar lectura a la Cuenta.

*-El señor **ÁLVAREZ** (Prosecretario accidental) da lectura a los documentos recibidos en la Secretaría.*

PERMISO CONSTITUCIONAL.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Si le parece a la Sala, se concederá el permiso constitucional solicitado por el diputado señor García-Huidobro para ausentarse del país por un plazo superior a 30 días a contar del 30 de octubre en curso para dirigirse a Europa.

Acordado.

ARCHIVO DE PROYECTOS.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Solicito el acuerdo de la Sala para aprobar la proposición de archivo formulada por el honorable Senado en los términos en que figuró en la Cuenta de la sesión 8ª, de 18 de octubre, y que está contenida en la minuta de que disponen las señoras diputadas y los señores diputados.

Tiene la palabra el diputado señor Montes.

El señor **MONTES.-** Señor Presidente, concuerdo con aprobar la proposición de archivo, con excepción del proyecto signado con el número 1 en la minuta, relativo a la creación del Registro Nacional de Servicios de Transportes Remunerados de Escolares (boletín Nº 660-15).

Esta iniciativa fue largamente discutida en la Cámara de Diputados; el Senado nunca la ha tratado, y no está en el reglamento sobre transporte escolar. Por lo tanto, estimo que ese proyecto no debería archivarse.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Si le parece a la Sala, se aprobará la proposición de archivo de los proyectos, con excepción del signado con el número 1 de la minuta.

Aprobada.

Cito a reunión de Comités en la Sala de Lectura.

Se suspende la sesión por cinco minutos.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

V. ORDEN DEL DÍA

BENEFICIOS A FUNCIONARIOS PÚBLICOS ESTUDIANTES DE CARRERAS TÉCNICAS DE NIVEL SUPERIOR. Tercer trámite constitucional.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Por acuerdo unánime de los Comités, se tratará sobre tabla, en tercer trámite constitucional, el proyecto que otorga com-

pensaciones y otros beneficios a funcionarios públicos estudiantes de carreras técnicas de nivel superior.

Antecedentes:

-Modificaciones del Senado, boletín Nº 2456-05. Documentos de la Cuenta Nº 3, de esta sesión.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Se trata de un proyecto largamente esperado, que concita gran unanimidad, y, según los parlamentarios especialistas, hay acuerdo sobre las modificaciones introducidas por el Senado. También se acordó tratarlo sin discusión.

Por lo tanto, si le parece a la Sala, se dará por aprobado.

Aprobado.

-Aplausos.

REINTEGRO DE PEAJES A VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE. Primer trámite constitucional.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Corresponde conocer, en primer trámite constitucional, el proyecto que establece el reintegro parcial de los peajes pagados por vehículos pesados en vías concesionadas y otorga facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.

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

Antecedentes:

-Mensaje, boletín Nº 2592-15, sesión 2ª, en 4 de octubre de 2000. Documentos de la Cuenta Nº 3.

-Informes de las Comisiones de OO.PP. y de Hacienda. Documentos de la Cuenta Nºs 4 y 5, de esta sesión.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el señor diputado informante.

El señor **VENEGAS.-** Señor Presidente, paso a informar sobre el proyecto, iniciado en un mensaje de su excelencia el Presidente de la República, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados por vehículos pesados en vías concesionadas y otorga facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles. Su urgencia ha sido calificada de “suma” en todos los trámites.

Para el estudio del proyecto, la Comisión contó con la asistencia y colaboración del ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, señor Carlos Cruz Lorenzen; del subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini Véliz; del jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría, señor Lautaro Pérez Contreras; del asesor legislativo de la Subsecretaría, señor Patricio Bell Avello; del presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses de Transporte de Pasajeros Rural, Interregional, Interurbano e Internacional, Fenabus, señor Marcos Carter Bertolotto; del gerente de esa entidad, señor Danny Herrera Laubscher, y del asesor de la misma, señor Ramón Wolde Canto.

El proyecto tiene por finalidad rebajar los peajes que deben pagar, en las vías concesionadas, las empresas de transporte de carga o de pasajeros. Esta rebaja la hará, directa y trimestralmente, la Tesorería General de la República a los transportistas, mediante el reintegro gradual de un porcentaje de los peajes pagados, llegando a una reducción máxima del 20 por ciento en el año 2005.

Además, la iniciativa establece facultades para la adecuada fiscalización de la utilización del combustible. Al respecto, se faculta al ministro de Hacienda, con ciertos requisitos, para establecer normas que permitan diferenciar químicamente, para efec-

tos de control, el petróleo diesel que se utiliza en la industria, del que se usa en vehículos motorizados.

También se otorgan facultades al ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, quien podrá disponer la utilización de trazadores en el querosén.

Fundamentos del proyecto.

En el mensaje se indica que durante los gobiernos de la Concertación se ha impulsado un programa de inversión privada en infraestructura, a través del sistema de concesiones, que, a la fecha, compromete inversiones por más de 4 mil millones de dólares. En dicho programa destaca la construcción de la doble vía de la ruta 5 entre La Serena y Puerto Montt.

Se consigna que, en este sistema, el costo de inversión y mantención de las carreteras es solventado por los usuarios con pago de peajes.

Añade que los gremios del transporte, no obstante compartir la política de concesiones, han estimado que, para los camiones y buses que hacen uso habitual de las carreteras entregadas en concesión, y que, por tanto, pagan estas tarifas, el cargo de un impuesto específico al petróleo diesel constituye un pago adicional por un mismo uso.

La iniciativa indica que la recaudación que se obtiene por el impuesto específico al diesel constituye un aporte necesario para solventar el alto gasto público de este sector, puesto que, de los 80 mil kilómetros de caminos, sólo 3 mil kilómetros serán concesionados, quedando el resto siempre a cargo del Estado.

Por último, se consigna que en el pago del impuesto al diesel se produce una gran evasión y elusión debido a que la carga de este impuesto sólo afecta a los transportistas.

Por estas razones, en el proyecto se ha optado por establecer el reintegro de peajes en lugar de reducir el impuesto específico que grava al petróleo diesel.

Las ideas matrices del proyecto son:

a) Establecer el reintegro de un porcentaje del peaje pagado por los buses y camiones de dos o más ejes en las vías interurbanas dadas en concesión.
b) Fiscalizar la utilización del diesel industrial y del querosén en los vehículos de transporte de pasajeros o de carga.

La Comisión estimó que no hay artículos calificados como normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado.

Determinó, asimismo, que los artículos 1º y 3º del proyecto deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda.

Durante la discusión general del proyecto, el representante del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones explicó que la iniciativa tiene por objeto dar cumplimiento a un compromiso que adquirió el gobierno del Presidente Frei en octubre de 1999 con el gremio del transporte terrestre, consistente en reconocer las nuevas características que ha asumido la red vial en Chile. En efecto, buena parte de la red estructurante ha sido entregada en administración al sector privado y, como parte de las compensaciones a las inversiones que dicho sector ha realizado en ella, ha incluido el cobro de una tarifa.

Luego de una extensa discusión habida el año pasado, se convino un procedimiento que significó reconocer el aumento de costo que para los transportistas representa el uso de una red tarificada y el consiguiente traspaso de recursos al sector privado para la mantención de dicha red. Ese aumento de costo no se justifica, ya que el impuesto específico al combustible diesel tiene ese objeto. En consecuencia, surgió la necesidad de buscar un mecanismo de compensación del mayor costo.

Como eran muchas las dificultades para la reducción del impuesto específico, algunas de tipo práctico y otras medioambienta-

les, se estimó pertinente una reducción en el cobro de las tarifas pagadas en las rutas dadas en concesión.

El acuerdo original establecía que la reducción de esa tarifa sería reintegrada a las empresas concesionarias; sin embargo, ese procedimiento presentaría una serie de inconvenientes prácticos, principalmente en relación con el financiamiento de esas empresas y con los acuerdos que hubieran contraído. Así, se consideró conveniente que el descuento en la tarifa adopte la forma de un reintegro a los transportistas en el mismo porcentaje convenido en el acuerdo de 1999.

Además, desde el punto de vista jurídico, no corresponde incorporar a un tercero en un acuerdo adoptado entre el Estado y el gremio del transporte.

El presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses de Transporte de Pasajeros Rural, Interregional, Interurbano e Internacional, Fenabus, señor Marcos Carter, señaló que la directiva de la Federación firmó un acuerdo con el Gobierno, según el cual se establece un porcentaje de rebaja por los peajes pagados y que eso es lo que la Fenabus va a exigir.

Indicó, además, que, reunidos con el Presidente de la República, él aceptó que el reintegro del 20 por ciento de los peajes se hiciera antes de los cinco años que establece el proyecto.

El asesor de dicha Federación, señor Ramón Wolde, planteó que, el 5 de octubre recién pasado, la asamblea de la Fenabus acordó formular algunas observaciones al proyecto, las cuales se acogieron y figuran en el presente informe.

Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por unanimidad.

En cuanto a su discusión y votación en particular, el proyecto en informe consta de cuatro artículos permanentes, a saber:

El artículo 1º establece quiénes serán los beneficiarios del reintegro de peajes y los requisitos que deben cumplir.

En este beneficio pueden participar las empresas de transporte de carga o de pasajeros que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de vehículos pesados.

El artículo precisa que se entenderá por vehículos pesados los buses que presten servicios de transporte público rural o interurbano y los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos.

Dispone, además, un requisito adicional para tener derecho al beneficio que será exigible a partir del 1 de enero de 2006 y que condiciona el derecho al beneficio a partir de esa fecha. Esto consiste en que los beneficiarios antes descritos y sus respectivos vehículos deberán estar adscritos a un sistema de cobro electrónico de peajes normado por el Ministerio de Obras Públicas.

Por otra parte, regula la naturaleza, el porcentaje y la gradualidad del beneficio.

El beneficio consiste en un reintegro, por parte del Fisco, de un porcentaje de las sumas pagadas por peajes.

El reintegro sólo procede por concepto de los peajes que reúnan dos condiciones copulativas:

a) Que se hayan pagado en plazas interurbanas.
b) Que se hayan pagado a concesionarios de obras viales entregadas en concesión a la fecha de publicación de esta ley.

Reitero que el monto del reintegro será el equivalente a un porcentaje de las sumas pagadas por concepto de peajes. Dicho porcentaje aumentará gradualmente, comenzando en 4 por ciento durante el 2001, para llegar a 20 por ciento a partir del 2005.

El beneficio se aplicará respecto de las sumas pagadas por concepto de peajes a partir del 1 de enero del 2001 o del primer día siguiente a la fecha de publicación de la ley, si esto ocurre después.

Asimismo, señala la forma de pago del beneficio.

El reintegro del pago de peajes se efectuará a través de la Tesorería General de la República. De esa manera, en abril, julio, octubre y enero de cada año se reintegrarán las cantidades que correspondan a los peajes pagados en los tres meses anteriores, según el porcentaje vigente para dicho período.

Finalmente, establece la reglamentación y fiscalización del sistema.

Los aspectos relativos al reintegro y a los plazos serán establecidos por decreto del Ministerio de Hacienda, mientras que la fiscalización del beneficio, así como la facultad de dictar instrucciones para su correcta aplicación, corresponderán al Servicio de Tesorerías.

Respecto del artículo se presentaron las siguientes indicaciones:

La diputada señora Caraball y los diputados señores Delmastro, Hernández, Pareto y Vilches, formularon indicación para eliminar, en el inciso primero, la expresión "a la fecha de publicación de esta ley".

Esta indicación fue aprobada por unanimidad.

La diputada señora Caraball y los diputados señores Delmastro, Hernández, Pareto, Van Rysselberghe, Venegas y Vilches, formularon indicación para intercalar, en el inciso segundo, a continuación de la palabra "interurbano", la expresión "o internacional".

La indicación fue aprobada por unanimidad.

La diputada señora Caraball y los diputados señores Hernández y Pareto formularon indicación para reemplazar el inciso tercero por el siguiente:

"El derecho a reintegro regirá respecto de los peajes pagados a partir del 1º de enero de 2001 o del día siguiente a la fecha de publicación de esta ley, si ello fuere posterior. Su porcentaje se ajustará al siguiente calendario de aplicación gradual:

"Entre el 1 de enero de 2001 o la fecha de vigencia de esta ley, si fuere posterior, y el 31 de diciembre de 2001	7%.
Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002	14%.
A partir del 1 de enero de 2003	20%".

Puesta en votación la indicación, fue aprobada por mayoría de votos.

Los diputados señores Delmastro, Venegas y Vilches formularon indicación para substituir la parte final del inciso tercero por la siguiente:

"Entre el 1 de enero de 2001 o la fecha de vigencia de esta ley, si fuere posterior, y el 31 de diciembre de 2001	10%.
Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002	20%".

Puesta en votación la indicación, fue rechazada por mayoría de votos.

La diputada señora Caraball y los diputados señores Delmastro, Hernández, Pareto, Venegas y Vilches formularon indicación para reemplazar, en el inciso cuarto, el guarismo "2006" por "2004".

Puesta en votación la indicación, fue aprobada por mayoría de votos.

La diputada señora Caraball y los diputados señores Delmastro, Hernández, Pareto, Venegas y Vilches formularon indicación para modificar el inciso quinto como sigue:

a) Intercalar, entre las palabras "efectuará" y "por", el vocablo "mensualmente";
b) Eliminar la frase "en los meses de abril, julio, octubre y enero", y
c) Reemplazar la frase "dentro de los tres meses calendarios anteriores" por la frase "dentro del mes anterior".

Puesta en votación la indicación, fue aprobada por unanimidad.

Puesto en votación el artículo 1º, con las indicaciones incorporadas, fue aprobado por unanimidad.

Artículo 2º.

Mediante este artículo se tipifica y sanciona como delito el abuso del beneficio, esto es, la percepción indebida que se efectúe en forma maliciosa.

Puesto en votación, fue aprobado, sin discusión, por unanimidad.

Artículo 3º.

Esta norma regula la utilización de un mecanismo que permita diferenciar químicamente el petróleo diesel que se utiliza en la industria del que se utiliza en el transporte.

Las normas para establecer este mecanismo y su utilización serán fijadas por el Ministerio de Hacienda, con informes del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

De este modo, el proyecto señala que, luego de implementado el mecanismo diferenciador, no procederá la recuperación del impuesto específico al diesel que regula la ley Nº 18.502, respecto del petróleo diesel destinado al transporte.

La recuperación indebida del referido impuesto configurará el delito establecido en el artículo 97 del Código Tributario.

Puesto en votación, fue aprobado, sin discusión, por unanimidad.

Artículo 4º.

Por este artículo se faculta al Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción para disponer la utilización de trazadores en el querosén. Tal facultad se ejercerá mediante decreto y previo informe de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

Por último, se encomienda la fiscalización de esta disposición a la misma Superintendencia, conforme a sus atribuciones legales.

Puesto en votación, fue aprobado, sin discusión, por unanimidad.

En mérito a las consideraciones expuestas, propongo a la honorable Cámara aprobar el texto del proyecto de ley propuesto por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

Es todo cuando puedo informar.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Enrique Jaramillo, diputado informante alterno de la Comisión de Hacienda.

El señor **JARAMILLO.-** Señor Presidente, la Comisión de Hacienda pasa a informar sobre el proyecto de ley que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y otorga facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.

La iniciativa, originada en un mensaje de su excelencia el Presidente de la República, fue calificada con “suma urgencia”, debido a la situación que vive el “rodado”.

Asistieron a la Comisión, entre otros, los señores Carlos Cruz, ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones; Rodrigo Valdés y Claudio Juárez, asesores; Marcos Carter, Ramón Wolde y Danny Herrera, presidente, asesor y gerente de Fenabus.

En relación con la tramitación misma del proyecto, en la Comisión técnica se aprobó una indicación -que se acaba de informar- que modifica el calendario de aplicación del derecho a reintegro, reduciéndolo de cinco a tres años. Es un logro interesante.

El señor Marcos Carter, presidente de Fenabus, argumentó en el sentido de privilegiar el cumplimiento de los acuerdos a que

se llegó con el Gobierno, lo cual comprende favorecer el mecanismo de reintegro de peajes por sobre la rebaja del impuesto al diesel, aunque ello signifique una menor compensación en el corto plazo de los costos en que incurren. No obstante lo anterior, sostuvo que la rebaja a tres años en la gradualidad del reintegro por peajes era insuficiente dada la situación aflictiva por la que estaría pasando el gremio. Pero hay que recordar que en sus inicios el plazo era de cinco años.

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos, de 17 de octubre, entrega una proyección de los desembolsos y mayores costos fiscales que implica anualmente el proyecto. Su costo en régimen es de 25 mil millones de pesos.

En relación con la discusión particular del articulado, cabe señalar lo siguiente:

El artículo 1º del proyecto establece que las empresas de transporte de carga o de pasajeros que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de vehículos pesados, tendrán derecho al reintegro de un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos, por concepto de peajes en las correspondientes plazas interurbanas, a los concesionarios de las obras públicas viales otorgadas en concesión mediante el sistema establecido en el decreto supremo Nº 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas.

El inciso segundo dispone que para los efectos del proyecto, se entenderá por vehículos pesados los buses que presten servicios de transporte público rural, interurbano o internacional y los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos.

El inciso tercero establece que el derecho a reintegro regirá respecto de los peajes pagados a partir del 1 de enero del año 2001, o del día siguiente a la fecha de publicación del proyecto, si ello fuere posterior. Su porcentaje se ajustará al siguiente calendario de aplicación gradual:

Entre el 1 de enero de 2001 o la fecha de vigencia de esta ley, si fuere posterior, y el 31 de diciembre de 2001	7%
Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002	14%
A partir del 1 de enero de 2003	20%

El inciso cuarto precisa que, a partir del 1 de enero del año 2004, sólo tendrán derecho al beneficio de reintegro a que se refiere el proyecto, los contribuyentes señalados en el inciso primero que se adscriban con sus vehículos a un sistema de cobro electrónico de peajes debidamente normado por el Ministerio de Obras Públicas.

El inciso quinto consigna que el reintegro se efectuará mensualmente por el Servicio de Tesorerías, sin reajuste, y se calculará aplicando a las sumas pagadas por peajes dentro del mes anterior, debidamente acreditadas, el porcentaje vigente a la fecha en que el vehículo circuló por la respectiva plaza de peaje.

El inciso sexto estipula que los contribuyentes deberán informar al Servicio de Tesorerías sobre el número de una cuenta bancaria, corriente, a la vista o de ahorro, en la cual se abonarán las cantidades de dinero que les corresponda por concepto del reintegro.

El inciso séptimo señala que mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda, se determinará la forma y plazos del reintegro a los contribuyentes.

El inciso octavo preceptúa que corresponderá al Servicio de Tesorerías fiscalizar el beneficio de reintegro, debiendo impartir las instrucciones y fijar las formalidades a las cuales deberán ajustarse los contribuyentes beneficiarios y las respectivas sociedades concesionarias, para efectos de la correcta aplicación de lo señalado en los incisos precedentes.

Los diputados señores Enrique Jaramillo, Pablo Lorenzini y Exequiel Silva formularon una indicación para eliminar, en el inciso segundo, la frase "y a los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos".

Puesta en votación la indicación precedente, fue aprobada por cuatro votos a favor, dos en contra y una abstención.

Puesto en votación el artículo 1º, fue aprobado por unanimidad.

El artículo 2º dispone que el que, a sabiendas, perciba indebidamente el reintegro a que se refiere el artículo anterior, será sancionado en la forma prevista en el inciso segundo del Nº 4 del artículo 97 del Código Tributario, contenido en el artículo 1º del decreto ley Nº 830, de 1974.

El inciso segundo previene que, sin perjuicio de lo anterior, determinado administrativamente por el Servicio de Tesorerías que el reintegro se percibió indebidamente, este servicio deberá emitir un cargo para el cobro del reintegro así percibido, para lo cual será aplicable lo dispuesto en el artículo 53 y en el título V del libro III del Código Tributario.

Puesto en votación este artículo, fue aprobado por unanimidad.

El artículo 3º señala que corresponderá al Ministerio de Hacienda, previo informe del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles y del Servicio de Impuestos Internos, establecer las normas que permitan diferenciar químicamente, para efectos de control, el petróleo diesel que se utiliza en la industria del que se utiliza en vehículos motorizados que transitan por las calles, caminos y vías públicas. Dichas normas serán establecidas mediante decreto del Ministerio de Hacienda, el que deberá llevar, además, la firma del ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

El inciso segundo dispone que, en caso de aplicarse la diferenciación del petróleo diesel para la industria, la recuperación de impuesto prevista en el artículo 7º de la ley Nº 18.502, no procederá respecto del petróleo diesel identificado como destinado para el uso del transporte.

El inciso tercero señala que el contribuyente del impuesto al valor agregado establecido en el título 2º del decreto ley Nº 825, de 1974, que a sabiendas recupere el impuesto aplicado al petróleo diesel destinado a transporte, incurrirá en el delito previsto y sancionado en el inciso segundo del Nº 4 del artículo 97 del Código Tributario, contenido en el artículo 1º del decreto ley Nº 830, de 1974, y se sujetará al procedimiento establecido en los artículos 162 y siguientes de dicho Código.

Puesto en votación este artículo, fue aprobado en forma unánime.

El señor presidente de la Comisión de Hacienda, diputado don José Miguel Ortiz, hizo presente que, sin perjuicio de la aprobación de las disposiciones del proyecto antes señaladas, conforme al texto propuesto por la Comisión técnica, el Ejecutivo se comprometió a presentar en la Sala de la Corporación las indicaciones correspondientes, otorgándoles su patrocinio a las modificaciones incorporadas en dicha Comisión, a fin de despejar las dudas de admisibilidad que se formularon en la discusión de la iniciativa.

El informe de la Comisión es de 18 de octubre, y los acuerdos respecto del proyecto se adoptaron el 17 y 18 del mismo mes, con la asistencia de los diputados señores José Miguel Ortiz, presidente; Claudio Alvarado, José García, Pablo Lorenzini, Andrés Palma, Exequiel Silva, Carlos Vilches y Enrique Jaramillo.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- En discusión el proyecto.

Tiene la palabra el diputado señor Guillermo Ceroni.

El señor **CERONI.-** Señor Presidente, el proyecto contradice lo que ha afirmado el dirigente de los camioneros, señor Moya, y es una muestra de que el Gobierno cumple sus compromisos, porque se refiere, precisamente, a uno de los acuerdos a que se llegó el año pasado con el gremio del transporte, sector que se beneficia con él.

Estamos conscientes de que el proyecto tiene bases razonables. Todos sabemos que muchas de las carreteras han sido o serán concesionadas y entregadas a privados, lo que implica nuevos peajes. Por eso, al existir el impuesto al diesel, establecido, justamente, con el fin de tener un financiamiento especial para la mantención de las vías, en justicia, no es aceptable que los transportistas paguen un doble costo por su uso.

Es obvio que estamos de acuerdo en aprobar un proyecto para compensar dicho gravamen, a través de la devolución de parte de lo pagado por concepto de peaje, porcentaje que debe ser razonable, como lo es el 20 por ciento que propone el Gobierno.

Sin duda, el proyecto tiene bases razonables y justas, porque el costo de los fletes no sólo afecta a los transportistas, sino al país en general, puesto que incide en los precios de otros bienes y servicios que utilizan los chilenos.

Sin embargo, por la situación que se vive, disgusta la aprobación del proyecto, especialmente en cuanto pueda beneficiar a los camioneros, ya que este sector está causando un daño enorme al país, que no reparará el señor Moya ni su gremio. Se perderá dinero y se perjudicará la salud de los chilenos comunes y corrientes.

Desde este punto de vista, el paro de los camioneros no tiene base ética ni de ninguna naturaleza. Por lo tanto, nos disgusta la aprobación del proyecto en cuanto pueda beneficiarlos, pero lo haremos en honor al compromiso del Gobierno y, por supuesto, porque tiene una base razonable y justa.

Algunas regiones están aisladas. En la del Maule, los empresarios han mencionado las pérdidas cuantiosas que sufren. Incluso, si sigue el paro, los hospitales se verán perjudicados, pues no llegarán oportunamente los insumos para la atención de los enfermos, como lo han hecho presente las autoridades.

En consecuencia, el paro de los camioneros es ilegítimo y afecta al chileno común y corriente. Pero, a pesar del disgusto, aprobaremos el proyecto, porque tenemos conciencia de que debemos actuar en beneficio del país y no dejarnos guiar por mezquinos intereses.

Los transportistas preferirían que se eliminara el impuesto al diesel, pero no podemos dejar de reconocer que eso causaría efectos perniciosos, ya que se fomentaría el uso de este tipo de combustible, que también causa gran deterioro en el medio ambiente. Además, la solución es difícil y poco factible de implementar. Por eso, la fórmula del Gobierno, de reducir el costo del peaje, es la más razonable.

Entendemos el gesto de la Comisión de Hacienda, en el sentido de dejar al margen del beneficio a los camioneros. Creemos que es de rechazo y repudio al paro ilegítimo, que ha convocado el señor Moya y que no tiene base moral ni ética, pues sólo perjudica al país, ya que ni siquiera servirá a los intereses mezquinos de su sector, que representa a un grupo de chilenos, que no tiene por qué perjudicar a la gran mayoría del país por defender sus supuestos derechos.

Entendemos el gesto de la Comisión de Hacienda, lo comprendemos y nos gustaría corroborarlo aquí, pero, en verdad, personalmente, creo conveniente y necesario, como una demostración al señor Moya de que nosotros velamos por el país y no nos inspiran intereses mezquinos, que la Sala reponga esa parte que suprimió la Comisión de Hacienda, a fin de incorporar a los camioneros al beneficio que incorporó el Go-

bierno al proyecto sobre bases serias y justas. No queremos que el señor Moya se aproveche de esta situación y se haga la víctima, en circunstancias que la víctima es el país entero, que está sufriendo con su actitud indolente e ilegítima.

Termino expresando mi apoyo al proyecto presentado por el Ejecutivo, lo cual demuestra que el Gobierno cumple con sus compromisos. Este es uno de los que adquirió con el transporte y no lo que se le ocurra decir al señor Moya.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Vilches.

El señor **VILCHES.-** Señor Presidente, respecto de este proyecto es necesario hacer algunos alcances.

En primer lugar, quiero referirme a lo último que señaló el diputado Ceroni. Tal vez lo dice para tratar de convencer a quienes están viendo este debate, en cuanto a que se ha actuado correctamente.

Presentar una indicación donde se deja fuera al transporte pesado de camiones de un beneficio sobre el cual se está legislando y que, constitucionalmente, corresponde a todos quienes utilizan las vías concesionadas, me parece una actitud infantil de parlamentarios de la Concertación. No se puede proceder de esa manera por una situación transitoria que está viviendo el gremio de transportistas. El señor Moya tiene paralizados en las carreteras del país a muchos camioneros; ello, sin duda, se debe a la inoperancia del Gobierno.

El señor Ceroni no ha dicho que el acuerdo que tengo en mi poder fue firmado en octubre de 1999 -no queremos entrar en descalificaciones, sino que remitirnos a los hechos- y debió implementarse hace un año. Sin embargo, el Gobierno, con esa doctrina que se ha hecho habitual en la Concertación y que sólo reacciona con las presiones, recién ahora responde con tres proyectos para tratar de dar cumplimiento a lo acordado. Lo que no dice el señor Ceroni, porque él fue el primero en hablar, es que este proyecto de rebaja de peaje es el único que fue calificado con “suma urgencia”. Los otros dos no tienen ninguna urgencia, con lo cual, la gente que sabe, entiende que no van a ser legislados este año y, quizás, tampoco el próximo. Digámoslo con claridad: se habla de cumplimiento, pero todas son medidas parciales.

En cuanto a las ideas matrices del proyecto, cabe señalar que los porcentajes señalados en él fueron aceptados por los transportistas en la multigremial. No pretendo cambiar las cosas. El porcentaje de rebaja del peaje de un 4 por ciento para el año 2001 es la misma escala acordada por los transportistas.

Pero no se considera que en el transcurso de este año los precios de los combustibles han subido sustantivamente. No se quiere ver la realidad ni cómo ese hecho va a golpear la economía del país. Es decir, se hacen análisis parciales.

Cuando se acordaron estos puntos entre el gobierno del Presidente Eduardo Frei y los gremios, en octubre de 1999, el precio del petróleo en los mercados internacionales era de 22 dólares el barril. Este año el precio promedio superó largamente los 30 dólares por barril e, incluso, en las últimas semanas alcanzó 37 dólares, lo cual hace que estemos viviendo un escenario distinto. Por eso, la medida de rebajar 20 por ciento en cinco años, como propone el Gobierno, es mínima, exigua, y no resuelve el problema que va a significar transitar por vías concesionadas.

Doy esta información para que la gente que nos está viendo entienda el problema.

Tomemos como ejemplo un peaje de 2.000 pesos. La rebaja propuesta -un 4 por ciento- será sólo de 80 pesos. Un bus gasta

70 litros de petróleo en un viaje Santiago-Rancagua-Santiago -información entregada por los dirigentes de Fenabus- y debe pagar 2.800 pesos por concepto de impuesto específico, y la rebaja es de 80 pesos. Los transportistas han solicitado que en este nuevo escenario de precios, la disminución del impuesto específico alcance a un 50 por ciento.

Es necesario repetir que el impuesto específico fue creado y legislado para financiar la mantención de las carreteras de Chile. Hoy, de 80 mil kilómetros de carreteras que se utilizan en el país, sólo 3 mil kilómetros serán concesionados. Sin duda, la diferencia es sustantiva. En cada carretera habrá peajes y deberán pagarlo todos -también el transporte pesado y los buses- los que transiten por las carreteras.

Pero en las plazas de peaje fiscales que van a quedar -es el otro punto al que también quiero que busquemos un arreglo- no hay rebaja, no está prevista una devolución en este programa de 20 por ciento en cinco años.

Ahora bien, en forma muy precisa, los diputados informantes señalaron que esta rebaja se aprobó con un compromiso. Al respecto, quiero preguntar si las indicaciones presentadas por el Ejecutivo se incorporaron al debate. El Gobierno asumió el compromiso de que el plan de rebaja de peaje que aprobamos por unanimidad en la Comisión de Hacienda de la honorable Cámara se efectúe en tres años.

Quiero saber si llegaron las indicaciones. Si fuera así, podríamos continuar el debate; de lo contrario, significaría que se está faltando a un compromiso formal en que el ministro de fe fue el presidente de la Comisión de Hacienda, don José Miguel Ortiz.

Insisto, para continuar, quiero que se informe si las indicaciones del Ejecutivo fueron incorporadas al debate.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Señor diputado, la Mesa no tiene esas indicaciones, pero estamos consultando a la oficina de Gobierno. En un rato más podremos aclarar la situación. Incluso, si se estima necesario, podríamos suspender la sesión para obtener esa información.

El señor **VILCHES.-** Retomo la palabra, señor Presidente.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Bien.

El señor **VILCHES.-** A mí me parece un aspecto relevante, porque los diputados que conocen los términos de ese compromiso, saben que sin dilucidar el punto no podríamos seguir adelante, tanto más cuanto que la Cámara debe votar el proyecto con la indicación que consiste en cambiar a tres el plazo de cinco años de rebaja del peaje, de acuerdo con lo que se ha establecido en el informe, que muy bien ha entregado el diputado señor Enrique Jaramillo.

Por ello, y como estamos imposibilitados de continuar el debate, solicito suspenderlo mientras no se conozcan las indicaciones, porque, de lo contrario, se estaría faltando seriamente a un compromiso tomado por los representantes del Ejecutivo.

Sobre esta misma materia, y para terminar mi intervención, quiero señalar que la movilización de los transportistas, que hoy cumple tres días, no construye nada, no genera empleo ni siquiera un dólar de ingreso. Al contrario, es un perjuicio para todos los sectores de la economía. Por eso, el Gobierno no puede seguir sin aplicar las medidas necesarias.

Hago un llamado desde esta tribuna a que se reanuden las conversaciones, máxime cuando están muy cerca las posiciones. El país no puede darse el lujo de mantener este conflicto. Por ello, debe resolverse lo antes posible, y éste es el llamado que hago, reitero.

También deseo señalar que en este proyecto, que representa un compromiso muy importante, la rebaja del peaje consistirá en la devolución del valor pagado, pero también -y debo decirlo- tendrá un alto costo administrativo, por cuanto cada vez que el conductor de un camión pase por la plaza de peaje y pague, deberá guardar el recibo y juntarlos para después recuperar su valor. Como estamos en Chile, eso se puede convertir en un foco de corrupción que podría transformarse en fraude al fisco si se cobra indebidamente valores de peajes pagados por otro tipo de transporte, ya que no quedará estampado qué vehículo pagó el peaje. Entonces, ante esta situación, planteamos este problema real a la autoridad, la que nos informó que el Estado pretende invertir en un control electrónico de la pasada, donde quedaría registrada la patente del vehículo; pero para ello hay que hacer una gran inversión, lo cual no se efectuará en los primeros años, por lo que este proyecto podría ser realmente un engendro de situaciones de fraude al fisco. Creo que no queremos seguir asistiendo a este tipo de situaciones en el país.

Por estas razones, hay que mejorar el proyecto. Espero que en las otras etapas de la tramitación se pueda perfeccionar, porque no puede eximirse de este beneficio a los camioneros. La indicación presentada en la Comisión de Hacienda debe ser repuesta para poder entregarle este beneficio, tanto a los buses interurbanos como a todo el transporte pesado; de lo contrario, estaríamos incurriendo en un grave error.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor José Miguel Ortiz.

El señor **ORTIZ.-** Señor Presidente, hace un rato mi colega Carlos Vilches expresó su inquietud respecto de si habían ingresado las indicaciones del Ejecutivo, según un compromiso con la Comisión de Hacienda en el día de ayer, al proyecto que hoy estamos analizando en esta Sala, el cual establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y, además, otorga facultades para facilitar la fiscalización de los combustibles.

Al respecto, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, cuyo informe entregó el diputado señor Samuel Venegas, planteó una disminución de los años de reintegro de los peajes en función del uso de estos beneficios.

Tengo en mi mano el acuerdo entre el Gobierno y la multigremial del transporte de carga y pasajeros de Chile, firmado en Santiago el 1º de octubre de 1999 por Héctor Moya, Demetrio Marinakis, Armando Huerta, Marcos Carter, René Gutiérrez y los ministros respectivos de la época. En ese acuerdo del Gobierno anterior -de mi camarada Eduardo Frei Ruiz-Tagle y de sus respectivos ministros- se establece que esta devolución se iba a llevar a cabo durante un plazo de cinco años -en lo que se llama régimen del 2005-, la que le cuesta al erario 25.819 millones de pesos. Es cierto que la Comisión técnica consideró que el plazo era muy largo, especialmente por lo que se ha planteado aquí, que es una realidad: somos un país en el cual el 97 por ciento del petróleo que consumimos debe importarse. El problema está en que con todos los conflictos que se están produciendo en el Medio Oriente, ha seguido subiendo el precio del barril del petróleo, por lo cual estamos pagando un alto costo en nuestro querido Chile. Ello incide, obviamente, en el transporte de carga.

La Comisión técnica consideró, por la unanimidad de sus integrantes, encabezados por su presidente, el diputado señor Luis Pareto, que tenía facultad para rebajar el plazo de esta compensación de cinco a tres años.

Por un problema de principios, en estos diez años y siete meses que soy parlamentario no he discutido las decisiones tomadas por otras Comisiones; pero, personalmente, como actual presidente de la Comisión de Hacienda, debo asumir mis responsabilidades constitucionales. Al respecto, solicité, y debo reconocer el apoyo total y absoluto de mis colegas -varios de los cuales están presentes en la Sala-, que hubiera una indicación del Ejecutivo para solucionar el tema. Están presentes en la Sala los diputados señores Claudio Alvarado, Enrique Jaramillo y José García Ruminot. Eso fue anteayer.

Nosotros escuchamos a los gremios, no al señor Moya, a quien hace mucho tiempo que no lo veo dentro de la Cámara de Diputados. Si él lo hubiera solicitado, no les quepa la menor duda que lo habríamos escuchado, como lo hemos hecho desde el instante en que se reanudó la actividad autónoma e independiente de este Poder Legislativo.

¿Qué hicimos en la Comisión de Hacienda? Después de un análisis muy serio y exhaustivo, los profesionales del Ministerio de Hacienda que están a cargo de la macroeconomía nos dieron una información oficial: que la rebaja de cinco a tres años, es decir, acortar el plazo, significaba aumentar el financiamiento estatal en 37 millones de dólares más. Pero todos los que estábamos presentes en esa sesión consideramos justa la proposición, en especial por el argumento que acabo de expresar hace un rato: el precio del petróleo y sus derivados; más aún, porque el gremio del transporte está pasando por una situación difícil y complicada, con un alto endeudamiento.

¿Qué gestión hizo nuestra Comisión? Quiero reiterarla, señor Presidente, porque ¡qué manera de jugar con el prestigio de este Poder del Estado tres o cuatro parlamentarios, en función de buscar protagonismo! La inmensa mayoría de los 120 diputados trabajamos haciendo patria día a día, hora a hora y minuto a minuto. ¡Y aquí está el primer resultado! Antes de ayer se asumió esa responsabilidad, y todos los integrantes de la Comisión de Hacienda, tanto de Gobierno como de Oposición, me delegaron el poder de conversar con el ministro de Hacienda ese día, a fin de buscar una salida, cuyo resultado fue ciento por ciento efectivo. Pero eso no sale en los medios de comunicación, sino otro tipo de cosas que tratan de perjudicar a las instituciones o de denostar a las personas, jugando con la honra de ciudadanos y ciudadanas, a quienes muchas veces se les causa un daño irreparable.

Por eso, conseguimos resultados, y en el día de ayer, cuando la Comisión de Hacienda sesionó extraordinariamente y en forma simultánea con la Sala, por tratarse de un proyecto con urgencia calificada de “suma”, lo que se ajustó plenamente al Reglamento de la Corporación, tuvimos la feliz noticia, después de haber conversado el día anterior con el señor Nicolás Eyzaguirre, ministro de Hacienda, de que el Gobierno acepta la proposición y le da el patrocinio, esto es, reduce de cinco a tres años el tiempo para impetrar los beneficios, es decir, en estado de régimen, el año 2003.

El colega Carlos Vilches ha expresado que el año 2001 la reducción será de un 4 por ciento. Eso es así, según el informe financiero del acuerdo al que se llegó y que se está cumpliendo cabalmente. Pero lo estamos mejorando, y en vez del cambio de un 4 por ciento, matemáticamente el año 2001 será del 8 por ciento. O sea, cambia total y absolutamente el efecto del proyecto una vez que se publique en el Diario Oficial.

Se me ha informado que la indicación que anunció ayer el Ejecutivo en la Comisión de Hacienda estaría para la firma del Presidente de la República, y de los ministros de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, la cual, en unos minutos más, ingresará, con las

firmas respectivas, a la Oficina de Partes de esta Corporación.

Pero nosotros tomamos las salvaguardias necesarias. Según el informe, se puede advertir lo explícito que fue el señor diputado informante de la Comisión de Hacienda en la parte pertinente, donde claramente -se trata de un documento oficial y público, con la validez constitucional correspondiente- se hace especial hincapié en que el Ejecutivo se comprometió a presentar las indicaciones correspondientes en la Sala, en el transcurso de la discusión de este proyecto, lo que significa que ha dado su patrocinio a las modificaciones que incorporamos en la Comisión de Hacienda.

Para ser justos, nosotros buscamos el patrocinio y conseguimos el objetivo, pero la idea nació de la Comisión técnica, presidida por mi amigo y camarada el diputado Luis Pareto, lo que demuestra que fue un trabajo en conjunto de ambas comisiones. Esa es la realidad.

No estamos colocando bencina a los incendios, sino tratando de buscar solución a los problemas que existen en cualquier país del mundo y, en especial, en nuestro querido Chile.

Por eso, debo anunciar, en nombre de la Democracia Cristiana, que vamos a votar favorablemente este proyecto de ley, y a rechazar la indicación que se aprobó por mayoría de votos en la Comisión de Hacienda, en la cual me abstuve, antecedente que el jefe de mi bancada me encargó que lo diera a conocer, que deja fuera del beneficio al transporte de carga. El peor error es hacer discriminaciones. Nuestra función es construir y hacer patria, entender que somos diputados de la República, hombres de Estado, que queremos legislar en favor del país y no de sectores, dejando a otros de lado.

Esperamos que en los próximos minutos ingrese a la Oficina de Partes de la Cámara de Diputados la indicación con el patrocinio del Ejecutivo, a fin de dar término a este primer trámite constitucional, en particular y en general, al proyecto que establece el reintegro parcial de los peajes pagados, en vías concesionadas, por vehículos pesados, y otorga facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alvarado.

El señor **ALVARADO.-** Señor Presidente, quiero iniciar mi intervención rescatando las últimas palabras del diputado señor Ortiz, en cuanto a su intención de rechazar la indicación aprobada ayer por la Comisión de Hacienda, que excluye de los beneficios a los transportistas de carga.

En situaciones de esta naturaleza, no podemos actuar discriminando a unos y a otros cuando cumplen funciones similares, porque la ley debe ser para todos. Menos aún podemos actuar por pasiones o arrebatos circunstanciales de fondo o trasfondo político transitorio.

En ese sentido, debo destacar que, en cierta forma, el proyecto viene a atenuar el impacto en los costos que el sector del transporte ha debido enfrentar en el último tiempo.

Se ha destacado la situación producida por el alza en el precio internacional del petróleo, a lo que debe sumarse la reciente legislación en torno al Fondo de Estabilización, por lo cual las alzas, en su gran mayoría, están siendo traspasadas al usuario y han tenido un notable impacto no sólo sobre quienes se dedican al transporte, sino, en términos generales, a la actividad industrial. A ello se suma que el gremio del transporte -específicamente de pasajeros- no es contribuyente del Impuesto al Valor Agregado; por lo tanto, tienen una carga tributaria adicional del orden del 18 por ciento, por ser considerados consumidores finales.

Por otra parte, está el impuesto específico al diesel, lo que significa que el 41 por ciento del valor de cada litro de petróleo deben enterarlo en arcas fiscales. Además, se debe agregar la carga anual que tienen por la vía del impuesto a la renta, el costo que significan los permisos de circulación, los peajes, la crisis de endeudamiento del sector; en fin, una serie de factores que hacen necesario que, ante el nuevo escenario del precio internacional del petróleo y del surgimiento de vías concesionadas en el país, no estén sujetos a una doble tributación, como sucede en la actualidad por la vía del peaje y del impuesto específico al diesel.

Por esa razón, vamos a votar positivamente este proyecto de ley. Compartimos plenamente las indicaciones y modificaciones hechas tanto en la Comisión de Obras Públicas y Transportes como en la de Hacienda, en orden a que el plazo original establecido para llegar a una compensación del 20 por ciento en el valor de los peajes se acortara de cinco a tres años; además, porque ya había transcurrido prácticamente un año desde que se firmó el acuerdo entre el gobierno de la época y el gremio del transporte a fin de ir materializando esta rebaja.

En ese sentido, es importante destacar el espíritu y la buena voluntad de todos los integrantes de la Comisión de Hacienda para dar el espacio suficiente, a fin de que el Ejecutivo sacara sus cuentas y diera, de una u otra forma, su visto bueno a esta iniciativa.

También es destacable la petición de los gremios del transporte de pasajeros, en cuanto a que el reintegro no sea trimestral, sino mensual, puesto que el costo del peaje es diario y, en la medida en que ellos puedan recuperarlo antes, tiene menor impacto financiero.

Termino mi intervención destacando el espíritu unitario y de acuerdo que surgió en la Comisión de Hacienda. Espero que el Ejecutivo cumpla el compromiso de enviar a la Cámara las indicaciones del caso durante el transcurso de esta sesión, a fin de evitar problemas de constitucionalidad que podría originar la rebaja de los plazos y el sistema de reembolso de peajes a los transportistas, y de no dilatar más el despacho de este proyecto, porque es importante, necesario y de mucha justicia para el sector del transporte de nuestro país.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Informo a la Sala que la gestión está hecha, y esperamos recibir las indicaciones del Ejecutivo en el transcurso de la sesión, antes de votar el proyecto.

Tiene la palabra el diputado señor Gustavo Alessandri.

El señor **ALESSANDRI.-** Señor Presidente, he escuchado con la mayor atención las distintas intervenciones efectuadas en el seno de esta Corporación. Por cierto, escuché lo que manifestó nuestro distinguido colega señor Ceroni, cuyas observaciones me resultan un poco increíbles, porque criticó fuertemente la posición adoptada por el señor Héctor Moya y por el gremio de los camioneros de Chile, calificándola de inmoral.

Desde nuestro punto de vista, ¿qué posición más ética y moral que representarle al Gobierno de Chile y a toda la opinión pública el sentimiento íntimo, acordado por la unanimidad de los afiliados al gremio de transportistas? Para mí, corresponde a la esencia de la democracia que un gremio unido pueda expresarse solidariamente, pese a los artificios de todo tipo a que se ha recurrido para desestabilizarlo.

Nosotros concurrimos con mucho interés, convencidos de que estábamos con la verdad, a solucionar el problema de los taxistas, ampliando a cinco años la congelación del parque de taxis. También hemos visto que a los autobuseros se les permite seguir

contaminando a diestro y siniestro, otorgándoles nuevos plazos para que mantengan sus buses en circulación. En cambio, a los camioneros hay que darles con el mocho del hacha, tal vez porque algunos miembros de este Gobierno reviven en su memoria lo acontecido hace muchos años. Pernicioso sistema, señor Presidente; no podemos seguir viviendo de los recuerdos de antaño, sino que debemos, de una vez por todas, mirar firmemente hacia el futuro.

Se dice que este movimiento carece de ética. Cabe preguntarse, ¿acaso fue muy ético o moral lo actuado por el Gobierno de la Concertación cuando en 1999 -en un acto realmente insólito- mantuvo estable por tanto tiempo el precio de los combustibles, a pesar de saber que se estaba agotando el Fondo de Estabilización del Petróleo, que era financiado absolutamente por todos los chilenos? Sin embargo, así lo decidió un grupo muy pequeño desde el Gobierno, que buscaba por cualquier medio el triunfo de su candidato. Entonces les parecía ético mantener el precio del petróleo en los niveles en que estaba. Ahora, han llegado a la conclusión de que fue un error; he escuchado a distinguidos personeros de Gobierno decir que fue un error haber mantenido durante tanto tiempo los precios en la forma en que acabo de señalar.

También hemos escuchado decir aquí que el Gobierno cumple sus compromisos, y que si éste los cumple, cómo es posible que el señor Héctor Moya haya levantado banderas para pedirles a los camioneros que no sigan trabajando en forma normal. Respeto la posición de Héctor Moya y he escuchado muchas de sus intervenciones. Ayer lo escuché por radio en una conferencia de prensa en la cual fue probando, uno a uno, con documentos a la vista, con fotocopias y grabaciones de diversos acuerdos cómo el Gobierno había faltado reiteradamente a la palabra empeñada. Considero que el señor Moya tiene la razón, y desde aquí defendemos su actuación con cariño, porque estamos convencidos de que la verdad está de su parte.

Es muy fácil decir que el Gobierno cumple sus compromisos, pero quienes tenemos un poquito de memoria sabemos que no los cumple. Cuando juró el Presidente de la República, dijo que en septiembre habría 200 mil nuevos empleos. ¿Qué dicen todos los desempleados de Chile? ¿Acaso el Gobierno cumplió su palabra? Por el contrario, ...

El señor **NAVARRO.-** ¡Los empresarios tienen que dar empleo!

El señor **ALESSANDRI.-** Yo siempre lo escucho con el mayor interés, colega. Si desea decir algo, le concedo una interrupción con el mayor gusto.

El señor **NAVARRO.-** Prefiero esperar mi turno.

El señor **ALESSANDRI.-** ¡Ah, muy bien! Ésa es sana prudencia.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Señor diputado, le ruego evitar los diálogos. Está con la palabra el diputado señor Alessandri y su Señoría tendrá la oportunidad de intervenir.

El señor **ALESSANDRI.-** En otras oportunidades, hemos escuchado decir que se acabarían las colas en los consultorios. Por lo menos, en el distrito que represento, han disminuido, y estamos contentos y nos felicitamos por ello; pero de ahí a que digan que se terminaron, hay un mundo de distancia.

Hace tan sólo una semana escuchábamos decir en esta Sala al ministro del Interior que buscaban y anhelaban la transparencia en la gestión de las empresas públicas. Sin embargo, día a día, la comisión investigado-

ra ha tenido que ir obteniendo información con fórceps, para tratar de llegar a un todo más o menos acabado sobre las barbaridades que han ocurrido en dichas empresas. En consecuencia, esto de cumplir las promesas no es algo tan absoluto.

Por otra parte, más de un señor diputado se felicitaba de la indicación que presentaron tres honorables colegas: los señores Jaramillo, Lorenzini y Silva. Tengo que decirlo con la franqueza que me caracteriza: siento gran afecto y cariño por estos tres distinguidos diputados, porque durante estos años que hemos trabajado juntos he sido testigo de que son serios, responsables y acuciosos en sus estudios y trabajo; como diputados, tienen una honestidad profesional realmente admirable. Por lo mismo, esta situación no ha podido dejar de conturbarme, porque, desde mi punto de vista, con esta indicación en virtud de la cual se dejaba al margen a los dueños de camiones de más de 3.860 kilos, no se estaba haciendo sino una presión indebida frente a la situación que arrastran los camioneros. Y más que presión indebida, diría que es un claro acto de matonaje, cuando la autoridad, por esta vía y en estos términos, quiere anular la acción en que, democráticamente, está empeñado un grupo de empresarios que nos merecen -como ya lo dije- el mayor respeto.

Lamento que esto haya sido así. Creo, como decía mi distinguido colega señor Ortiz, que la disposición será repuesta; que volverá, en cierta medida, la paz entre los príncipes cristianos; que se otorgará este beneficio a todos los interesados, incluidos ciertamente los camioneros, porque para ellos nació esta proposición de ley.

Me sumo a quienes formulan votos por terminar esta lucha mantenida en este y en otros círculos. Busquemos más bien una suerte de convergencia, vayamos solucionando los problemas. El Gobierno tuvo la gran oportunidad de hacerlo el domingo recién pasado, cuando estuvo prácticamente firmada el acta que evitaba la huelga de los camioneros. Sin embargo, por alguna razón, que todavía no se nos ha explicado, el ministro del Interior se negó a firmarla en el último momento. De ahí entonces que el martes se hizo efectiva esta huelga.

Señor Presidente, con todo, anhelo y formulo votos por que en el día de hoy, si no a la brevedad, se solucione este problema que afecta no sólo a los camioneros, sino también a buena parte del país.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO.-** Señor Presidente, más de alguien tendrá que decir lo que el país siente. Yo me quiero incluir. No me parece que, para ello, se tenga que crear el desconcierto en un país que crece y que quiere olvidar prácticas pasadas. Hablamos de transparencia, de que deseamos tranquilidad. Los diputados queremos ser dignos representantes de Chile aquí en el Parlamento. Por eso me siento incómodo al ser, prácticamente, chantajeado con un paro que en muchas ciudades y pueblos de Chile, especialmente en el sur, empieza a causar en forma muy sensible problemas en el suministro de bencina y de petróleo.

Sabemos que los productores lecheros están entrando en una situación insostenible; que hay pequeños productores de hortalizas que no tendrán normalidad en su actividad. ¿Gracias a quién? Gracias a algunos ciudadanos sin sensibilidad.

Sabemos que hasta las ambulancias son revisadas por estos señores en algunas entradas de ciudades del país.

Por eso, como diputado de la Comisión de Hacienda, quiero referirme especialmente a una decisión adoptada en ella por mayoría -autores: varios colegas, entre los que me

incluyo-: excluir a los transportistas de carga del derecho de reintegro parcial de los peajes pagados en las vías concesionadas. ¿Por qué? Porque les estamos dando en el momento en que ellos nos están abofeteando, nos están chantajeando. ¿Qué credibilidad tiene el Parlamento si en este minuto no somos capaces de decirles que no corresponde su actitud para con el país que tenemos hoy?

La actual situación de paro de las actividades de los transportistas, dirigidos por el señor Moya, impide realmente que este Congreso Nacional se ocupe de los problemas de un sector que daña la convivencia nacional. Quienes, injustamente, han recurrido al expediente de la fuerza, no tienen derecho alguno de presionar a las instituciones democráticas para obtener beneficios y tratos especiales.

La indicación, de la cual también soy autor, establece este derecho sólo al transportista de pasajeros, porque los dueños de camiones no lo han querido. Ellos sabían que este proyecto llegaba hoy a la Cámara de Diputados y, sin embargo, continúan dañando al país. No entiendo por qué este Congreso ha de entregarles beneficios que ellos no quieren. Por eso, la indicación concede este derecho sólo a quienes han concurrido al acuerdo firmado.

Los diputados siempre vamos a tener divergencias. Pero me duele cuando escucho a quienes también estimo prácticamente sumarse a algo que no es debido, que es injusto y que no entiende el país.

Recuerdo que uno de los camioneros entrevistados por la televisión y la radio sobre el motivo por el cual estaban haciendo este movimiento, manifestó: “Estamos un poquito complicados, porque ha subido mucho el precio del petróleo”.

¡Tremenda respuesta! Del precio del petróleo tiene la culpa el Gobierno; tiene la culpa el Parlamento. ¡No es la forma como Chile tiene que resolver sus problemas!

Dice un diputado: “Hay que olvidar el pasado”. ¡Pero si por culpa de líderes de esta calaña, el país sucumbió y vivió los peores momentos de su historia! Se olvidó la tolerancia, la fraternidad, que éramos hermanos en un mismo país. Y hoy esto no lo entiendo. Se ha querido revivir el pasado.

Sabemos que algunos transportistas tienen 400 camiones; entonces, ¿de qué país estamos hablando cuando entre 30 juntan 12 mil o 40 juntan 16 mil camiones? Ese no es Chile y no tienen el derecho de crear la intranquilidad y lo insostenible en un país que quiere ser diferente.

Tenemos un Gobierno democrático; tenemos un Presidente que es bienvenido y recibido en todas las latitudes del mundo, y los parlamentarios nos sentimos bien porque somos elegidos por el pueblo. Pero hay que analizar esa inestabilidad que quiere crear un gremio, aduciendo que no les estamos dando lo que ellos se merecen. Lo que ellos no piden son 25 mil millones que hoy en este proyecto les estamos entregando en régimen. Entonces, si ellos no piden y se les da y crean conflicto, la palabra es chantaje, y el diputado que habla no está para ser chantajeado.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Haroldo Fossa.

El señor **FOSSA.-** Señor Presidente, no sé si cabe hacerme cargo de algunas expresiones de mi distinguido amigo, diputado señor Jaramillo. Creo que comparar las cosas en distinto tiempo no es bueno. Sin embargo, voy a nombrar, y con mucho cariño y que en paz descanse, a un gran líder de los transportistas: a León Vilarín. No es comparable con los líderes que tenemos en este momento, aunque yo estoy con ellos.

Señor Presidente, quiero destacar que se ha hecho un hábito en nuestro país que, por la vía de la presión y por la de llegar a situaciones extremas, se consigan las cosas. Tenemos en puerta una amenaza de los profesores; una amenaza de los trabajadores de la salud, y hemos tenido presiones permanentes de portuarios y de otros gremios y grupos de la sociedad que se sienten menoscabados en sus problemas porque no se les dan las soluciones oportunas.

El subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, sostiene que el Gobierno ha cumplido oportunamente con todo lo que los transportistas han solicitado, y que los proyectos se encuentran en esta Cámara, por lo cual nosotros seríamos los responsables de no tratarlos a tiempo para resolver sus problemas.

Es la primera vez que veo una iniciativa -me disculpan si estoy equivocado- relacionada con la petición de los transportistas, sobre reintegro parcial de los peajes. Por supuesto que la votaremos a favor y espero que se retire la indicación presentada o se vuelva al texto original, a fin de no dejar fuera del beneficio a los transportistas de carga.

Se llega, entonces, a posiciones extremas. Desde octubre de l999 se viene conversando sobre lo que solicitan los transportistas. Incluso, se han usado algunas expresiones o técnicas con las cuales el Gobierno no estaría de acuerdo: que se les resuelva el endeudamiento. Efectivamente, eso se planteó en un momento. Se solicitó a través de la Conapyme, a la cual también está adscrito el gremio de los transportistas. Las pequeñas y medianas empresas son las que están endeudadas y, dentro de ellas, los camioneros. Pero estoy seguro de que si la Confederación Nacional de la Pequeña y Mediana Empresa tuviera capacidad organizativa y de fuerza, estaría presionando al Gobierno con un paro para solucionar sus problemas; porque desde hace dos años venimos tratando en esta Cámara el tema del endeudamiento de las pymes y todavía no se encuentra una solución.

Hemos solicitado, por ejemplo, que se legisle sobre el endeudamiento previsional. No perdonazo, no condonaciones. Los transportistas tampoco piden eso, sino reactivar su situación mediante algunas medidas positivas. Sin embargo, nada se ha obtenido. Es curioso, porque ni siquiera se dice que no se legislará sobre determinada materia; simplemente, no hay respuesta, lo cual aparece como una situación tan sin rumbo, que uno no sabe a qué atenerse.

Creo que todos los colegas escuchan a diario los problemas de las pequeñas y medianas empresas, entre ellas, las del transporte, pues llegaron a una situación extrema.

No comparto lo expresado por mi querido amigo, diputado señor Jaramillo. No es una cuestión del señor Moya ni de apasionamientos. La industria del transporte está enfrentando problemas, producto de una serie de dificultades que se arrastran por más de dos años. Puedo decir, responsablemente, que no están pidiendo perdonazos, y no hay razón para dárselos; pero, si no se adoptan medidas que les ayuden a reactivarse y cumplir sus compromisos, sin duda caerán en crisis.

Respecto del proyecto en estudio, en la proposición sobre rebaja de peajes habría dado vuelta la escala e iniciado la reducción en 20 por ciento, porque necesitamos medidas reactivadoras que signifiquen dar empleo a la gente, pues hay más de 700 mil desempleados. Eso es lo que debemos hacer; no buscar soluciones de parche, como si estuviésemos en una situación absolutamente normal, porque no lo estamos.

Desde esta tribuna formulo un llamado al Gobierno para que busque, en conjunto con los transportistas, una solución al problema, pues concuerdo en que un paro de esta naturaleza provoca al país graves inconvenientes. Pero, fuera de los medios de comunica-

ción, en silencio, estamos buscando con los transportistas soluciones y proposiciones para presentar al Gobierno, a fin de subsanar el problema. Entonces, por favor, no separemos las cosas, como si esto fuera una cuestión que se le ocurrió a alguien en un momento dado, pues se trata de un proceso que tiene su historia y sus consecuencias.

Reitero que no he visto otro proyecto que diga relación con la solución del problema y que las pequeñas y medianas empresas, entre las cuales se incluyen las del transporte, están pasando por la misma situación: un endeudamiento respecto del cual nadie adopta medidas para resolverlo.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Rodolfo Seguel.

El señor **SEGUEL.-** Señor Presidente, me llama la atención lo señalado por el diputado señor Fossa. Si dice que está con Moya, no veo qué hace aquí y por qué no paraliza sus camiones, si los tiene, en la Octava Región.

Si bien votaremos a favor el proyecto, debido a las conversaciones que se han tenido con el Gobierno -que cumple fielmente todos sus compromisos y lo más rápido posible-, hay algo que me molesta: cuando los trabajadores plantean, a través de sus dirigentes, reivindicaciones justas y legítimas en las negociaciones colectivas, normalmente reciben la crítica fuerte y violenta de los empresarios y de sus defensores, que se sientan en las bancadas de la Derecha.

Cuando los trabajadores solicitan modificaciones al Código del Trabajo, ¡Dios nos libre a todos los parlamentarios!, porque el mundo se viene abajo; se dice que el país terminará en la peor de las crisis, en el quiebre total.

La paradoja -y por eso me llama la atención lo dicho por el diputado señor Fossa y por otros parlamentarios-, se da en que el papá Estado siempre debe solucionar los problemas de estos tan buenos empresarios chilenos, que ni siquiera tienen capacidad de pagar las deudas en las que se han involucrado. ¡Para qué hablar de los agricultores llorones, de los lecheros, los camioneros, los exportadores! Y sigue y suma, y sigue y suma, pedir y pedir plata al Estado, porque están en crisis. Si llueve mucho, se echan a perder las cosechas y hay que darles plata a los agricultores. Si durante un año hay sequía, de nuevo hay que darles plata a los agricultores. Si sube el precio de la bencina, del peaje o del petróleo, hay que darles plata a los camioneros.

En verdad, creo que son extremadamente frescos y ni siquiera se ruborizan para pedir, pedir y pedir, que el mundo se va a acabar. ¡Dios nos libre! Si ni siquiera se han ruborizado para pedir al Estado plata, plata, plata, para solucionar sus problemas. Pero cuando se habla de los trabajadores, no se puede hacer nada, “porque ello significa cesantía”, “el quiebre de la economía del país”; no se pueden reajustar los sueldos, porque la economía se va al suelo. ¿Hasta cuándo? ¡Córtenla! ¡Dejen de ser un porquito frescos!

A Héctor Moya lo conozco bastante, y le digo al diputado señor Fossa que, durante la dictadura militar, Moya y yo formamos un grupo en el que participábamos todas las organizaciones que componíamos la Asamblea de la Civilidad, de la cual Elianita Caraball era vicepresidenta, junto conmigo. Ahí también participaba Héctor Moya. Siempre ofreció sus camiones. Pregúntele, señor Fossa, si alguna vez paró un camión. Nunca paró un solo camión en la dictadura. ¡Y por Dios que es valiente ahora el señor Moya! Todos le rinden pleitesía. Todo el mundo dice que el señor Moya está consiguiendo cosas para los transportistas. Le faltaron pantalones para luchar contra la dictadura; pero como en democracia tiene todos los espacios y todos los amigos -ha

corrido en todas las aguas-, se mueve con mucha tranquilidad, como los corchos en el mar -nunca se hunde-, que siempre están flotando. Entonces, ahora el señor Moya es un gran líder y consigue todas estas cuestiones.

¿Qué me vienen a decir a mí del señor Moya? ¿Que es un gran líder? Líder habría sido si hubiese hecho algo en la dictadura, si hubiese parado a lo menos un camión y no sólo haber figurado. Se ha transformado en líder en democracia, porque ustedes le han dado el espacio que no le dieron en el tiempo de la dictadura militar.

Preguntemos si a todos los trabajadores que hoy día están paralizados, que son los choferes de los camiones, les pagan las horas extraordinarias; si descansan cada cinco horas de conducción, como exige la ley; si les pagan las cotizaciones previsionales; y sigamos preguntando respecto de los derechos de los trabajadores: cero, porque ni siquiera eso cumplen. Y capaz que mañana, a través de algún parlamentario de Derecha, nos vengan a decir: "Diputado Seguel, ¿por qué no arreglamos el problemita de las deudas previsionales de los transportistas? Llevan tantos años y no las pueden pagar". Es muy probable que también se elabore un proyecto de ley para que les solucionemos el problema de las cotizaciones previsionales.

Quería responderle con todo respeto al diputado señor Fossa, que ya está bueno de frescura, de levantar estas estatuas de barro, las cuales, con el primer golpe a los pies, se vienen inmediatamente al suelo.

Voy a votar favorablemente el proyecto, muy a pesar de lo que siento; porque creo que si ellos se han endeudado y comprado, igual que los trabajadores cuando compran, que se endeudan y pagan, los empresarios tienen que pagar, porque hoy están creando un grave problema al país, y el Gobierno ha tenido que enviar estos proyectos con calificación de urgencia.

Voy a votar a favor, única y exclusivamente, por el respeto y el cariño que le tengo al Gobierno; pero si estuviese en una condición distinta, no votaría positivamente ni un proyecto más para toda esa gente que es una cantidad de empresarios llorones, como dijeron muy bien hace tiempo. Que comiencen a reubicarse, porque estamos en el siglo XXI, y el papá Estado no tiene que continuar dando plata a la gente de Derecha para que se siga llenando los bolsillos a costa del erario.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor José García.

El señor **GARCÍA** (don José).- Señor Presidente, me quedo con la intervención del diputado señor José Miguel Ortiz, quien señaló que votará en contra de la indicación aprobada ayer en la Comisión de Hacienda, que excluyó al gremio de los camioneros de este proyecto, que consiste en devolver en un plazo determinado hasta un 20 por ciento del valor de los peajes.

Me quiero quedar con esa intervención, porque precisamente en momentos de conflictos el país necesita más mesura, más ponderación y que quienes somos actores públicos pongamos una dosis de solución a los problemas y no frases hirientes que sólo agravan los conflictos.

El paro de los camioneros no es el primer conflicto gremial que enfrenta el país, ni tampoco será el último.

Como Congreso Nacional y representantes de la sociedad, debemos tener hacia todos los gremios, hacia todos los actores ciudadanos, una misma actitud: saber escuchar, saber ponderar la justicia de sus demandas y, si es posible, crear los puentes necesarios para que el Ejecutivo escuche y, en la medida de las posibilidades del país, los problemas se vayan resolviendo, porque ésa es la

esencia de gobernar: contribuir a que el país progrese y se desarrolle. No hay progreso ni desarrollo cuando existen conflictos que se prolongan en el tiempo y terminan afectando a la población, particularmente a los sectores más modestos y necesitados.

Estimo que la indicación aprobada ayer en la Comisión de Hacienda es un gesto absolutamente innecesario. Es más: consideré que, frente al paro de los camioneros, era virtualmente apagar incendios con bencina. Muy por el contrario, en este momento se requiere precisamente medir bien nuestras palabras, nuestras acciones y contribuir con toda nuestra fuerza a que este conflicto, este paro de los camioneros, se solucione a la brevedad; cuanto más pronto, mejor.

Tengo en mis manos un documento fechado el 1 de octubre de 1999, que dice: "Acuerdo entre el Gobierno y la Multigremial del Transporte de Carga y de Pasajeros de Chile". A este documento concurrió con su firma el señor José Miguel Insulza Salinas, en ese momento en su calidad de ministro secretario general de la Presidencia; el señor Manuel Marfán, en la de ministro de Hacienda subrogante; el señor Claudio Hohmann, en la de ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y, por supuesto, el señor Héctor Moya, en su calidad de presidente de la Confederación Nacional Gremial de Dueños de Camiones de Chile.

¿Qué dice este acuerdo, firmado en octubre de 1999, respecto del impuesto específico al diesel y a los peajes, que es la materia que nos preocupa, porque está sometida a nuestra consideración mediante el proyecto de ley respectivo, sobre el cual tendremos que pronunciarnos en los próximos minutos?

Se señala que los gremios del transporte comparten la política de concesiones del Gobierno y el hecho de que los operadores del transporte terrestre, usuarios de las vías, deban pagar por el uso que hacen de ellas, con el objeto de solventar los gastos de inversión, mantención y operación de las mismas. Sin embargo -agregan-, con el objeto de avanzar hacia un mejor sistema de tarificación de la vialidad, el Gobierno reducirá en un 20 por ciento el valor de los peajes a camiones y buses cobrados en las rutas interurbanas concesionadas por el sistema establecido en el decreto con fuerza de ley Nº 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones. El fisco compensará a los concesionarios por los menores ingresos.

Estimados colegas, "1º de octubre de 1999". ¿Por qué teníamos que esperar que se produjera una paralización de los camioneros de Chile para estar viendo con carácter de "suma" urgencia un proyecto de ley que concede lo que se firmó hace un año?

Esto está demostrando que muchas veces en los ministerios, no en todos, hay desidia, se deja de hacer, se deja pasar y no se adoptan las medidas adecuadas en los momentos oportunos. La Concertación debe realizar un autoexamen para determinar quiénes, al interior del Gobierno, están atornillando al revés. ¿Por qué esto no se hizo meses atrás si ya estaba convenido? ¿Por qué tenemos que esperar la movilización de los camioneros y que se produzca todo un clima confrontacional y de enfrentamiento en el país para que ingresen al Congreso Nacional iniciativas sobre las materias ya acordadas?

Quiero que el paro de los camioneros termine cuanto antes. Conozco los problemas de abastecimiento que se están produciendo en muchas ciudades; sé cómo están subiendo los precios de alimentos y productos esenciales en diversos lugares del país, y que hay gente que está sufriendo. Creo que todos queremos que esto termine pronto; pero si queremos eso, debemos pedir al ministro Insulza, firmante de este acuerdo, menos palabras arrogantes y prepotencia, y más humildad y sencillez para sentarse a dialogar con los dirigentes de los camioneros, con el objeto de encontrar puntos de

acuerdo y solucionar el conflicto de una vez por todas.

¡Basta de ofender a los empresarios! ¡Basta de ofender a la gente que da trabajo! ¡Basta de usar los términos que empleó el honorable diputado señor Seguel: "Los frescos de aquí, los frescos de allá"! Sin embargo, cuando se trata de recaudar impuestos, de contribuir en campañas solidarias, de crear fuentes de trabajo y del desarrollo del país, nos acordamos de los empresarios. ¡Por favor, si es cosa que el PPD, el Partido Socialista, el Partido Radical y la Democracia Cristiana miren entre sus propios militantes! ¿Acaso no tienen entre sus filas a empresarios, a gente que emprende y que da trabajo? ¿Acaso no tienen a gente honesta, a personas que están tratando de sacar sus actividades adelante a como dé lugar, a pesar de las dificultades? ¿Por qué, entonces, estar siempre ofendiendo? ¿Por qué se mira siempre la paja en el ojo ajeno, en circunstancias que si entendemos que a Chile lo tenemos que construir todos y que mientras exista mayor disposición al diálogo, será mucho más fácil resolver los conflictos y que el país encuentre caminos de progreso y de mayor justicia social?

Los diputados de Renovación Nacional vamos a votar favorablemente este proyecto, porque corresponde a un acuerdo convenido el l de octubre de 1999 y porque pensamos que es justo que el transporte de pasajeros y de carga no tenga que estar pagando un doble impuesto: por un lado, el específico al combustible, y por otro, el peaje en las carreteras.

Además, lo vamos a votar a favor en espera de que se haga realidad el anuncio del honorable diputado señor José Miguel Ortiz, de que va a ser rechazada la indicación que margina a los camioneros de los beneficios que otorga este proyecto, para que así la Cámara de Diputados dé una señal positiva de que lo que queremos para nuestro Chile es paz, progreso y desarrollo, y que eso será posible en la medida en que cada uno, con sus palabras y con sus gestos, contribuya a crear el clima y las condiciones propicias para el reencuentro entre todos los sectores del país.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el honorable diputado señor Andrés Palma.

El señor **PALMA** (don Andrés).- Señor Presidente, la mayor parte de las intervenciones pronunciadas en esta sesión no se han referido al proyecto en discusión, sino a la historia de Chile. Además, algunos parlamentarios me han sorprendido por su demagogia, como el diputado Alessandri.

En consecuencia, es bueno que analicemos el mérito del proyecto, que busquemos avanzar en la solución de los problemas que está enfrentando el país.

En ese sentido, quiero recordarle al honorable diputado señor José García, porque sé que él está al tanto, que efectivamente ese acuerdo fue suscrito en octubre de 1999 y que podría haberse iniciado la tramitación de una iniciativa sobre la materia en ese mismo momento, en plena campaña presidencial; pero cuando se suscribió, hubo sectores del país, de la Derecha y también de la Derecha empresarial, que dijeron que ese acuerdo no era suficiente y que era sólo producto de la campaña presidencial.

Después escuchamos a una persona, a la que tengo en alta estima y que preside a los camioneros, un gremio que ha sido combativo en distintos momentos de la historia del país -aunque el honorable diputado Rodolfo Seguel dijo hace un rato aquí que tenía más discurso que acción y lo mismo expresó hace algunos días mi gran amigo Jorge Burgos-, don Héctor Moya, a quien nunca olvidaré en mi vida, porque fue el orador del primer acto masivo que se realizó en 1988, en la avenida Benjamín Vicuña Mackenna,

de Santiago, para oponerse a la prolongación del mandato del general Pinochet. Yo esperaba que al día siguiente el Fortín Mapocho titulara "Habló Moya"; pero no puso ese título, sino que "Santiago dijo "No".". No obstante, era Moya quien había hablado; había hablado el pueblo para decir "No" a la dictadura, "No" a Pinochet.

Repito, esto lo dijo este mismo presidente de los camioneros, quien entonces también ocupaba dicho cargo y se manifestaba políticamente en defensa de su gremio, a pesar de que algunos no aceptaban que en esa época se pudiera hacer oposición en defensa de un gremio. Por eso le tengo alta estima a Moya.

Esta misma persona, en representación de los camioneros y frente al acuerdo de octubre, señaló: "No, deseamos otra cosa. No queremos rebaja de peajes, sino del impuesto al diesel. Sustitúyannos esa rebaja de los peajes por una disminución del impuesto al diesel".

El Gobierno estuvo dispuesto a entrar en esa conversación con el gremio de los camioneros. Después de ese acuerdo de octubre, se continuó negociando por varios meses si se rebajaba el impuesto al diesel, a cuánto debía alcanzar dicha rebaja y qué otras medidas complementarias era necesario adoptar en el marco del acuerdo de octubre de 1999 para resolver el tema del transporte terrestre.

Finalmente, hace poco tiempo, en septiembre de este año, el gremio de los camioneros, presidido por Moya, manifestó: "Estamos muy cerca de resolver todo lo que hemos estado negociando, pero vamos a ir a un paro de todas maneras en el mes de octubre, sin importar lo avanzado en la mesa de negociaciones: ¡vamos a ir a un paro en el mes de octubre!" ¡Así lo anunció Moya por todos los medios de comunicación: vamos a ir a un paro en el mes de octubre! Entonces, el Gobierno dijo: "¡Muy bien!, si ustedes de todas maneras, independientemente de las mesas de negociaciones, van a ir a un paro en octubre, nosotros, como Gobierno, responsablemente, decretamos perdido el año de negociación y volvemos al acuerdo de 1999".

Eso ha hecho el Gobierno. Hay un proyecto de ley en la Cámara de Diputados, que ahora estamos discutiendo, más otros dos en el Senado, y se han adoptado medidas administrativas para darle cumplimiento al acuerdo.

Sin embargo, no se interrumpieron las negociaciones, que duraron efectivamente -como dijo Moya y lo reconoció ayer en la televisión, mostrando un borrador de acuerdo- hasta el domingo pasado, día en que, en casa del senador Sergio Bitar -quien ha entregado públicamente esta información y ninguno de los participantes en dicha reunión la ha desmentido- llegaron a un 95 por ciento de acuerdo. ¡Eso lo han dicho Moya, Bitar y las autoridades de Gobierno que estuvieron en la reunión el domingo pasado: 95 por ciento de acuerdo!

Bueno, si tenemos un 95 por ciento de acuerdo ¿por qué estamos en paro? ¿Es tan importante el 5 por ciento de diferencia o de desacuerdo, que había que paralizar el país, generar un ambiente de desorden, desabastecimiento, desviar a las autoridades policiales de sus tareas de seguridad ciudadana para escoltar camiones que llevan abastecimiento a localidades que con dos o tres camiones quedan aisladas? ¿Cuál fue el planteamiento del señor Moya en esa reunión? Acabo de escucharlo por radio, cuando venía al Congreso Nacional, dicho por el ministro Insulza: "¡Muy bien! Cerremos el acuerdo, pero después que yo haya empezado el paro". ¡Qué bien! ¡Estupendo! ¡Magnífico para su liderazgo como dirigente gremial! ¡Firmemos el acuerdo, una vez que hayamos iniciado el paro, de manera tal de que esto sea la gran salida! El Gobierno le dijo: "¡No, no puede haber paro! Si llegamos a acuerdo, no hay razón para que haya paro".

Por eso estamos con los camioneros instalados en las carreteras, dificultando el desplazamiento de los ciudadanos, obstaculizando el transporte, y con la Derecha, como aquí lo han dicho, aplaudiéndolos: ¡Viva! ¡Bravo!

No me opongo a un paro de camioneros. Como lo dijo el Presidente Lagos: "¡Muy bien! Que paren, pero que no bloqueen las carreteras". Pero si ellos paran por un problema con sus clientes, por cuánto les pagan, ¿qué están pidiendo? ¿Que papá fisco fije las tarifas de transporte, que legislemos para decirles lo que hay que pagar a un camionero por trasladar una tonelada de cobre desde el mineral El Teniente hasta el puerto de San Antonio? Eso es lo que hacen los camiones de Moya y es lo que hicieron después de iniciado el paro.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Señor diputado, el diputado señor Vilches le solicita una interrupción.

El señor **PALMA** (don Andrés).- En un momento más.

Están pidiendo exactamente lo que mucho antes existió en el país y que, gracias a Dios y a los economistas que han participado en los últimos cuatro gobiernos, hoy no existe. La autoridad ya no fija los precios para resolver problemas de determinados sectores. Estamos en una economía de mercado que, como muy bien decía el diputado señor Seguel, es muy poco social, y nuestro deber, como representantes populares, es preocuparnos de que sea más social, pero no de terminar con ella, fijando los precios que se van a pagar a los transportistas, como es su demanda actual. Si alguien los va a entrevistar, manifiestan lo que pasa, y lo dijo Moya anoche en el Canal 7 de Televisión -yo lo vi-: "¡Lo que queremos es que haya tarifas reguladas!". Es decir, que definamos nosotros cuánto cuesta un neumático, cuánto cuesta la bencina, cuánto cuesta el aceite, el monto del salario del chofer, que podría mejorar o empeorar. De esa manera estaríamos regulándole la vida a todos los chilenos.

¡No, señor Presidente! El actual conflicto de los camioneros podría haberse resuelto sin necesidad de que parara un solo camión, siguiendo el protocolo de octubre o terminando las negociaciones que se realizaron después de octubre. Pero aquí hubo interés en crear una presión para tratar de obtener una renta o un beneficio a costa de otros.

Ese es el sentido de este paro, no de crecer, sino de quitar a otros. ¿A quién le vamos a quitar, si fijamos las tarifas como lo están pidiendo los camioneros? ¿A los productores? Supongo que los camioneros quieren una tarifa más alta de la que logran negociar hoy, porque dicen que hay muchos camiones. Entonces, se genera el problema: el precio del transporte es bajo y el precio del petróleo sube. En todos los países del mundo ha habido conflictos por el alza del petróleo. ¿Qué vamos a hacer nosotros? ¿Vamos a subsidiarlo cuando está más caro que nunca para que consumamos más petróleo? Si su precio sube, somos más pobres y hacemos como que seguimos siendo ricos. Al final ¿quiénes pagan esa cuenta? ¡Los más pobres! ¿Moya? ¡No! Moya no quiere pagarla.

Eso no lo podemos hacer como país. Si el petróleo sube, tenemos que asumir ese hecho. Por eso, si mal no recuerdo, por la unanimidad de la Corporación, modificamos el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo. Me dice el diputado señor Kuschel que él no lo apoyó. Bueno, casi por unanimidad, modificamos ese Fondo para que los precios domésticos siguieran el sentido de los precios internacionales, para eliminar toda posibilidad de arbitrio y para subvencionar las variaciones cíclicas. Sin embargo, si el precio del petróleo sube de manera permanente -y escuché decir a la secretaria de la Comisión Nacional de Energía que

había que subsidiar el petróleo porque iba a subir para siempre- no hay que subsidiarlo. Ello significa que somos más pobres y tenemos que asumirlo y reasignar los recursos del país para que vayan a los más pobres, no a los más ricos.

Entonces, ¿qué sentido tiene este paro? Creo que realmente es el del fortalecimiento dentro de un gremio; legítimo, pero cuyo costo lo están pagando todos los chilenos, especialmente los más pobres.

Concedo con mucho gusto la interrupción que me ha pedido el diputado señor Vilches.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Puede hacer uso de la interrupción el diputado señor Vilches.

El señor **VILCHES.-** Señor Presidente, he escuchado con mucha atención la intervención del diputado señor Andrés Palma, porque él ha mostrado siempre una posición bastante equilibrada en los términos y en los proyectos de economía, pero quiero decirle que no omita información. Por eso le he pedido la interrupción.

Como han subido los precios internacionales del crudo en los mercados internacionales -como él reconoce, lo que nos está afectando tan fuertemente-, los países industrializados han tomado medidas radicales para resolver este ciclo de alzas de precio y han rebajado el impuesto específico.

El escenario de los acuerdos de octubre de 1999 ha variado. El dólar era más bajo y el precio del petróleo ascendía a 22 dólares el barril. Ahora eso es absolutamente distinto y es lo que tiene que abrir las puertas del diálogo.

Comparto con mi colega que esta movilización no conduce a nada positivo, que sólo representa pérdidas para el país; pero también debemos entender y poner sobre la mesa todos los elementos, y es inexcusable que el Gobierno no pueda resolver el tema.

Agradezco la interrupción concedida.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Recupera el uso de la palabra el diputado señor Andrés Palma.

El señor **PALMA** (don Andrés).- Antes de terminar, me voy a hacer cargo de la observación del diputado señor Vilches.

Efectivamente, en los países europeos ha habido grandes movilizaciones de los transportistas en las que han pedido la supresión o la rebaja de impuestos a los combustibles. No tengo información de lo que ha ocurrido en cada uno, pero hace pocas semanas visité España, Bélgica y Francia y tomé conocimiento de lo que se ha hecho en esos tres países. En ninguno de ellos -ni en España, ni en Bélgica, ni en Francia- se ha bajado el impuesto a los combustibles. Lo que estaban discutiendo hace quince días, era de qué manera compensar a los camioneros para que el impacto del mayor precio a los combustibles no tuviera otras consecuencias sociales, y por sectores estaban entregando, por una sola vez, subsidios transitorios. Aquí eso se hace con el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, que, en definitiva, entrega un subsidio transitorio. Esa debe ser su naturaleza, y no permanente. Ahora, si el precio del petróleo sube de manera permanente, no podemos abaratarlo domésticamente, porque eso nos lleva a consumir más y, a la larga, a hacernos más dependientes y mucho más pobres.

En cuanto al proyecto que discutimos, creo que es del todo sensato que se devuelva a los transportistas la parte del peaje considerada como un doble impuesto. El argumento de fondo es que el impuesto al diesel es una manera de recaudar dinero para mantener las carreteras; pero, como se sigue cobrando ese impuesto y, además, peaje en las carreteras concesionadas, había que rebajar este último, y a eso apunta el proyecto. Me parece estupendo y hay que apoyarlo

porque significa una correcta asignación de recursos en el país.

A esta medida se opuso el gremio de transportistas, de camioneros, porque va a tener un impacto también en otros aspectos de la economía. Es bueno decir aquí que la devolución de peajes permitirá saber cuántas veces pasa un camión por una plaza de peaje y, por lo tanto, si las rentas presuntas son las que siempre dicen ser -cuando discutimos proyectos de ley sobre renta efectiva- o son más, como presumimos algunos. Por eso, no querían esta solución y aceptaban una rebaja genérica del impuesto al diesel, porque nadie sabe quién lo paga, quién lo recibe y cómo se distribuye. Pero -reitero- ahora vamos a saber efectivamente cuánto transporte realiza un camionero y, por consiguiente, cuál es su renta.

En ese sentido, el proyecto es muy positivo.

Asimismo, es muy importante facultar el establecimiento de normas que permitan diferenciar químicamente, para efectos de control, el petróleo diesel que utilizan las empresas del que utilizan los vehículos de los transportistas, lo que va en beneficio directo de los camioneros, de aquellos cuya actividad empresarial es el transporte de carga terrestre, a fin de que no se desvíen recursos de las empresas, que descuentan un impuesto, hacia el transporte terrestre, y exista esa competencia desleal que los dirigentes de los camioneros han reclamado con tanto énfasis.

Creo que más adelante permitirá también diferenciar el uso de combustibles en la Región Metropolitana y en el resto del país para cobrar más en Santiago y, por esta vía, ayudar a su descontaminación.

En ese sentido, el proyecto también es muy bueno.

Por otra parte, quiero señalar una discrepancia con el diputado José García.

En cualquier trámite de un proyecto de ley se puede presentar una indicación para mejorarlo o corregirlo; pero me parece que en este momento, en que, sin ninguna justificación, como ha quedado demostrado en esta discusión -lo han expresado aquí no sólo parlamentarios de la Concertación-, hay un paro que está afectando a muchísimos chilenos, debemos dar una señal al gremio de los camioneros -no en el sentido de que no estamos dispuestos a cumplir con este acuerdo o no queremos que se beneficien con una rebaja de la tarifa que pagan por peaje- y decirles que mientras mantengan dicho paro, no les vamos a bajar las tarifas.

Por esa razón, debemos apoyar la indicación formulada por los diputados Jaramillo, Lorenzini y Silva en la Comisión de Hacienda. Insisto en que debemos decir que mientras los camioneros obstaculicen las carreteras del país, impidan su normal abastecimiento y pongan dificultades a la salud, a la educación y al desarrollo, no vamos a bajarles los peajes.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Ha terminado el tiempo del Orden del Día.

Propongo a la Sala, a fin de terminar bien con esta discusión, puesto que todavía hay cinco diputados inscritos, otorgar tres minutos a cada uno de ellos y no tratar proyectos de acuerdo y suprimir Incidentes.

Además, acaban de llegar las indicaciones del Ejecutivo, de manera que podemos votar el proyecto en general y en particular.

Si le parece a la Sala, así se procederá.

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Alejandro Navarro.

El señor **NAVARRO.-** Señor Presidente, del debate se desprende que hay dos énfasis: uno político y, sin duda, otro técnico-gremial. Cuando se argumenta como lo hizo

el honorable diputado Alessandri en cuanto a que hay otros conflictos que enfrenta el Gobierno: el desempleo, las colas en los consultorios, la transparencia en las empresas públicas, cuesta resistirse a la tentación de usar este paro en forma política, en circunstancias que están en discusión reivindicaciones legítimas de un gremio que pide mayores facilidades para realizar su actividad económica. En algunas de ellas, claramente, podemos estar de acuerdo, sobre todo si se considera que formular solicitudes a la autoridad y acudir a la movilización es, sin duda, un derecho legítimo que han ejercido todos los gremios; pero no resistir la tentación de criticar al Gobierno por ese hecho es un énfasis político incorrecto e inoportuno.

No es un favor para los camioneros, porque, en definitiva, en un mes electoral, el nivel de la discusión se sitúa en un terreno exclusivamente político, en una situación de apremio para el Gobierno.

La opinión pública debe saber que, a través de este proyecto, estamos aprobando 25 mil millones de pesos. ¿Cuánto dejó el Gobierno para el presupuesto del 2001 en materia de empleo, que es la principal preocupación de la gente?: 10 mil millones de pesos y -reitero- mediante este proyecto estamos aprobando 25 mil millones de pesos para un sector del transporte de carga del país. Sin duda, ésa es una discriminación que perjudica los intereses de la inmensa mayoría de la gente y de los 600 mil cesantes, que la Oposición se encarga sistemáticamente de enrostrarnos día a día. Es decir, estamos dando casi dos veces más de lo que se gasta en los actuales programas de empleo del Gobierno.

El hecho no es menor. La gente demanda empleo. Yo quiero más plata para los municipios de mi distrito, más apoyo a la pequeña, mediana y microempresa para generar puestos de trabajo, pero los recursos no están; sin embargo, hoy hay apoyo político para un sector que, si bien da empleo, lo hace con dificultades.

Al respecto, la semana pasada, la Fenasicoch, que agrupa a conductores de todo Chile, solicitó al organismo correspondiente una fiscalización sobre las condiciones de trabajo -este paro es patronal, no es de los trabajadores, de los conductores-. La Dirección del Trabajo, hace dos días, hizo una encuesta en San Bernardo; asimismo, se efectuó un muestreo selectivo en las regiones Primera, Quinta, Sexta, Octava, Novena y Metropolitana. En cada una de ellas se entrevistó a 30 conductores. Por ejemplo, en San Bernardo, Región Metropolitana, 26 de ellos reconocieron estar obligados por los dueños de los camiones -que no cumplen con las exigencias de la ley- a parar.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Ha terminado su tiempo, señor diputado.

El señor **NAVARRO.-** Por último, hay mucha personas que no han pedido el beneficio de descontar el peaje. Bomberos, la Cruz Roja, la Teletón, el Hogar de Cristo, instituciones de caridad, etcétera, van a seguir pagando peaje. Todos los que trabajan gratis, por los demás, van a seguir pagándolo. El compromiso es del Gobierno; pero debe ser equilibrado. Ferrocarriles del Estado paga sus vías. Aquí hay que desarrollar el ferrocarril. No acepto que se nos diga, arrogantemente: “Aunque les duela, nosotros movemos Chile”. Así lo han expresado algunos camioneros. Insisto en que aquí hay que desarrollar el ferrocarril con el apoyo del sector privado. Estar expuestos a este chantaje, como se ha dicho, es una situación que el país no aguanta. Vamos a apoyar las solicitudes legítimas de los trabajadores del sector transporte, algunas de los dueños de camiones; pero no pueden pedir más, cuan-

do el país necesita empleo y salud para todos los chilenos.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Laura Soto.

La señora **SOTO** (doña Laura).- Señor Presidente, somos un país austero, pero con desigual repartición de la riqueza, por lo cual muchos tienen poco y pocos tienen mucho. Y como queremos salir de la pobreza, nuestros gobiernos han hecho un tremendo esfuerzo para ello.

El tema de las concesiones viales ha sido exitoso para el país, pero hemos dejado de lado lo mencionado por el diputado Navarro. Durante el régimen militar, se vino abajo Ferrocarriles del Estado, ese transporte que hizo grande a nuestro país. Si hoy nos pusiéramos firmes para restablecer el ferrocarril de Valparaíso a Santiago y el de Santiago a Puerto Montt, no tendríamos oposición de nadie, porque ha habido libertad en las carreteras y privilegio para los que transitan por ellas. Sin embargo, ahora, de nuevo, vuelven a hacer un chantaje a todo el país.

Si funcionaran los ferrocarriles, habría abastecimiento y no tendríamos problema en los hospitales. Me parece vergonzosa la situación que se está produciendo cuando falta poco para diciembre, mes en el cual muchas madres de poblaciones sufren por no poder pagar en los colegios las cuotas que adeudan ni matricular a sus hijos para el próximo año. Además, hay cesantes que nos están mirando.

Considero que con este proyecto, que vamos a apoyar, estamos haciendo un tremendo despilfarro. Lo haremos con mucho dolor, porque efectivamente hay mucha desigualdad económica entre la gente. Pero hay que mandar un mensaje muy firme al Gobierno para que reponga Ferrocarriles, que fue destruido en forma íntegra durante el gobierno militar.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora María Antonieta Saa.

La señora **SAA** (doña María Antonieta).- Señor Presidente, el país ve con estupor el matonaje desarrollado en nuestras carreteras. Al respecto, un senador reflexionaba en un programa de televisión, en el sentido de que había una actitud psicológica, sobre lo cual no deja de tener razón. Los camiones son vehículos grandes, inmensos y estos señores están encima y se creen dueños del país. Psicológicamente, actúan como si lo fueran, en circunstancias que todos los chilenos pagamos las carreteras. Se ha hecho un inmenso esfuerzo por dotar al país de estas vías, que son su medio laboral; pero somos nosotros quienes se las facilitamos.

La gente tiene claro que a causa de este matonaje está pagando más caras las verduras, algunas ciudades se encuentran aisladas y muchas personas han perdido sus trabajos, porque no han podido llegar a los lugares donde laboran; en fin, este paro perjudica a todo el país. Pregunto, ¿qué se pretende?

Y no se trata sólo de este caso. Estamos llegando a exageraciones, sobre lo cual también reflexionaba el senador, a quien le encuentro toda la razón. Se está exagerando, sobredimensionando acciones por los camioneros hoy día; en otros aspectos, otros días. Y, ¿qué pasa con nuestra democracia? ¿La estamos cuidando?

El señor Moya no sólo está haciendo un matonaje a todo el país, sino poniendo en peligro nuestro sistema democrático. Cualquier gremio podría paralizar el país por reivindicaciones propias y privadas. ¡Qué falta de responsabilidad!

Estoy de acuerdo en disminuir el peaje para los camioneros. Lo haría como un

gesto de grandeza, porque, independientemente de las presiones, de los matonajes, de poner en peligro la democracia, somos personas responsables. Representamos al país y no actuamos en términos de una "vendetta" o castigo al actuar ilegítimo del señor Moya, que está llevando al país a una situación insostenible, la cual es pagada por todos los chilenos, sobre todo los más humildes.

He dicho.

-o-

-La Mesa saluda y da la bienvenida a una delegación de Noruega, que se encuentra en las tribunas. La Sala, por su parte, les tributa un afectuoso aplauso.

-o-

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Antonio Leal.

El señor **LEAL.-** Señor Presidente, si algo singuraliza al paro organizado por Héctor Moya es su carácter político, porque no se trata de una normal paralización de actividades, sino de una ocupación de carreteras que impide la libre circulación en muchos lugares del país. Además, porque casi todos los aspectos planteados en la negociación del documento de octubre de 1999 han sido resueltos por el Gobierno, ya que ha enviado los proyectos respectivos al Congreso.

Enumeraré dichos acuerdos:

1) Rebaja de un 20 por ciento de peajes en vías concesionadas, iniciativa que estamos discutiendo en este momento.
2) Mérito ejecutivo a la guía factura pagaré. Recuerdo al señor Moya, a la opinión pública y a nuestros colegas que este proyecto ingresó al Congreso el martes 10 de octubre pasado.
3) La creación del Registro Nacional de Transporte de Carga, proyecto que ingresó a tramitación el pasado martes 10 de octubre.
4) El convenio sobre responsabilidad civil del transportista, que se encuentra en el Congreso para su ratificación, delimita la responsabilidad civil del transportista respecto de las cargas cuando éstas son trasladadas fuera del país. Dicho decreto debe ser publicado por la Cancillería.
5) La suscripción de la norma 05894 Mercosur, sobre las dotaciones para efectuar transporte internacional, también se encuentra en el Congreso Nacional. Esa norma establece que las empresas que realizan esa clase de transporte deben contar con, a lo menos, cuatro vehículos o el equivalente a una capacidad de arrastre de 80 toneladas.

En consecuencia, los cinco acuerdos firmados en octubre de 1999 se encuentran en el Congreso, y existe disposición, de parte de todos los sectores, para su aprobación. Si eso es así, ¿cuál es el verdadero motivo del paro? ¿Qué ha dicho Moya en las reuniones realizadas en los días previos al paro? Manifestó su famosa frase: "Vamos un día a paro, y negociamos inmediatamente después". En el fondo, sabe que todos los compromisos suscritos se encuentran en trámite legislativo; que el Gobierno ha cumplido en forma objetiva con dicho acuerdo.

¿Qué sucedió en el intertanto? Con posterioridad, Moya ha intentado cambiar la rebaja del 20 por ciento de peajes acordada, por la disminución del 50 por ciento del impuesto al petróleo diesel.

Al respecto, quiero destacar que esa medida sería profundamente inequitativa porque favorecería a un solo sector, sin tomar en cuenta que en este momento el precio del barril del petróleo en el mercado internacional es de 37 dólares, y que estamos haciendo un esfuerzo gigantesco a través del Fondo de Estabilización del Petróleo, Fep, por mante-

ner un equilibrio, sobre todo en los productos de mayor consumo popular. Sería una medida profundamente inequitativa. El Gobierno, incluso, propuso rebajar el impuesto del petróleo en un 30 por ciento, y el señor Moya no lo aceptó. Es decir, ha habido intransigencia de parte de este grupo de dueños de camiones, que ha movilizado estos 3 mil o 4 mil camiones de los 120 mil que existen a lo largo del país, lo que es inaudito y demuestra que están interesados, más que en un paro reivindicativo por demandas justas, que el Parlamento puede y debe resolver, en realizar un paro político.

Quiero agregar algo más. En el diálogo, el señor Moya pidió al Gobierno intervenir en la fijación de tarifas. Es decir, el señor Moya, que habla sobre la economía de mercado, pide que el Gobierno entre a establecer las tarifas, cuando ese tema debe ser tratado por los transportistas directamente con los empresarios. No es tema de Gobierno, no es algo que se pueda establecer por legislación.

De manera que aquí hay una tremenda falacia, porque cuando a la opinión pública se le dice que los transportistas están en dificultades por problemas de tarifas, no se le expresa que éstas son materia de negociación entre los empresarios y los dueños de camiones, y en la cual el Gobierno no puede intervenir, salvo crear la instancia para facilitar las cosas.

Lo que persigue el paro de Moya es un perdonazo de las deudas de los dueños de camiones. Lo ha planteado en las reuniones y lo ha dejado entrever a la opinión pública, pero es una frescura, porque no puede haber perdonazos con los transportistas ni con nadie.

Frente a la situación que vive el país, se está haciendo el esfuerzo para que los bancos reprogramen las deudas de las pequeñas y medianas empresas, que son las que dan trabajo, pero nadie ha hablado de un perdonazo, aunque se justificaría desde el momento en que ellas se endeudaron con tasas elevadas en medio de la crisis.

Sin embargo, lo que persigue Moya es la fijación de tarifas, es decir, transgredir los principios básicos de la propia economía de mercado a la cual está adscrito el sistema. Además, ha planteado un tema que tampoco se puede resolver en estos términos, porque no estamos dispuestos a un perdonazo a los dueños de camiones. Como con los demás empresarios, estamos dispuestos a contribuir a fin de que se repacten y renegocien las deudas.

Para terminar, añadiré que en el día de ayer hemos presentado un recurso de protección, porque se violan garantías constitucionales fundamentales con la toma de las carreteras. El número 21 del artículo 19 de la Constitución, consagra el derecho a desarrollar cualquier actividad económica que no sea contraria a la moral -está paralizada una parte del país-, y el número 16, asegura el respeto a la libertad de trabajo -varias personas han denunciado que no han podido llegar a sus trabajos, particularmente en el sur-. Incluso, en Temuco, algunas personas han tenido dificultades para pasar en ambulancia. Por eso, en la región en que se dé esta situación presentaremos una querella en contra del señor Moya por irresponsabilidad e impedir la prestación de salud.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Eliana Caraball.

La señora **CARABALL** (doña Eliana).- Señor Presidente, sólo deseo sumarme a lo expresado por los diputados de la Concertación que me han antecedido en el uso de la palabra y destacar, al tenor de la discusión, la inconveniencia de legislar bajo presión.

No es por causa del Gobierno, como se ha pretendido decir, que recién ahora se están materializando los acuerdos a que se

llegó con los transportistas el año pasado. Respecto de la rebaja parcial del peaje para el transporte pesado, quiero leer el punto tres del acuerdo sobre impuesto específico al diesel y peaje: "Dadas las limitaciones tecnológicas y de información actuales, no es posible establecer un esquema de tarificación de la vialidad que permita que los operadores del transporte paguen por el uso de las carreteras en los términos señalados en el primer párrafo de este acuerdo, tanto en las vías concesionadas como en aquellas bajo administración del Estado".

Es decir, se requería que los operadores del transporte terrestre se adscribieran a un sistema electrónico de pago de peaje, lo que sería materia de negociación directa entre los gremios del transporte y las concesionarias privadas. En consecuencia, espero que no se insista en que no se ha cumplido, porque ese punto está pendiente por parte de los transportistas, que no han llegado a un acuerdo con los concesionarios para establecer un sistema electrónico de control de paso de los camiones a fin de operar el sistema.

No obstante, el Gobierno, como demostración de su buena voluntad, ha mandado el proyecto, que debatió la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, mediante el cual queremos honrar su palabra, pese a las presiones indebidas ejercidas por el señor Moya y su paro, en que se ha actuado como matones de la carretera, como se ha dicho y visto en los noticiarios de estos días. Se están afectando las actividades básicas del país, pero después nadie será culpable.

Aún así, no soy partidaria de aprobar la indicación para dejar al margen del beneficio de la reducción del pago de peaje a los camioneros, por cuanto debemos actuar responsablemente y sin entrar en el juego de las presiones. De verdad, estamos cumpliendo nuestra obligación, como lo manifestó la diputada María Antonieta Saa.

He dicho.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Samuel Venegas.

El señor **VENEGAS.-** Señor Presidente, de acuerdo con el Reglamento, hago presente mi inhabilitación para participar en la votación, no obstante haber informado el proyecto, ya que soy parte interesada tanto en el transporte de pasajeros como en el de carga.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Cerrado el debate.

En votación general el proyecto, iniciado en mensaje, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 57 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Aprobado en general el proyecto.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Alessandri, Ascencio, Ávila, Bartolucci, Bertolino, Bustos, Caraball (doña Eliana), Ceroni, Cornejo (don Aldo), Elgueta, Fossa, Galilea (don José Antonio), García (don José), García-Huidobro, Girardi, González (doña Rosa), Gutiérrez, Guzmán (doña Pía), Hernández, Ibáñez, Jaramillo, Jarpa, Jeame Barrueto, Kuschel, Leal, León, Mesías, Monge, Montes, Mora, Muñoz (don Pedro), Muñoz (doña Adriana), Navarro, Núñez, Olivares, Ortiz, Palma (don Andrés), Palma (don Joaquín), Pareto, Pérez (don Víctor), Pollarolo (doña Fanny), Prokurica, Reyes, Riveros, Rojas, Saa (doña María Antonieta),

Sánchez, Sciaraffia (doña Antonella), Seguel, Soto (doña Laura), Tuma, Valenzuela, Vargas, Velasco, Vilches, Villouta y Walker (don Patricio).

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Se agregarán los votos de los diputados que lo soliciten.

Corresponde votar el inciso segundo del artículo 1º, que tiene una indicación de la Comisión de Hacienda para eliminar la frase: "y a los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos".

El señor **PROKURICA.-** Señor Presidente, es francamente increíble que se haya presentado una indicación así. Es una falta de seriedad.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Pero se ha discutido durante toda la mañana.

El señor **PALMA** (don Andrés).- ¿Y no se estaba en espera de una indicación del Ejecutivo?

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Perdón, la Comisión de Hacienda aprobó una indicación que requería el patrocinio del Ejecutivo, pero llegó en el curso de la sesión y está concebida en los mismos términos en que se aprobó.

En votación la indicación de la Comisión de Hacienda al inciso segundo del artículo 1º, para eliminar la frase: "y a los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos".

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 4 votos; por la negativa, 54 votos. Hubo 1 abstención.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- **Rechazada.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Jaramillo, Muñoz (doña Adriana), Palma (don Andrés) y Tuma.

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Alessandri, Alvarado, Ascencio, Ávila, Bartolucci, Bertolino, Bustos, Caraball (doña Eliana), Ceroni, Cornejo (don Aldo), Elgueta, Fossa, Galilea (don José Antonio), García (don José), García-Huidobro, Girardi, González (doña Rosa), Gutiérrez, Guzmán (doña Pía), Hernández, Ibáñez, Jarpa, Jeame Barrueto, Kuschel, Leal, León, Longton, Mesías, Monge, Montes, Mora, Muñoz (don Pedro), Navarro, Núñez, Olivares, Ortiz, Pérez (doña Lily), Pérez (don Víctor), Pollarolo (doña Fanny), Prokurica, Reyes, Riveros, Rojas, Saa (doña María Antonieta), Sánchez, Sciaraffia (doña Antonella), Seguel, Soto (doña Laura), Valenzuela, Vargas, Velasco, Vilches, Villouta y Walker (don Patricio).

-Se abstuvo el diputado señor Palma (don Joaquín).

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- En votación el inciso segundo original del artículo 1º.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 58 votos; por la negativa, 1 voto. No hubo abstenciones.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- **Aprobado.**

Aprobado en general y particular el proyecto.

En consecuencia, queda despachado.

-*Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:*

Alessandri, Alvarado, Ascencio, Ávila, Bartolucci, Bertolino, Bustos, Caraball (doña Eliana), Ceroni, Cornejo (don Aldo), Elgueta, Fossa, Galilea (don José Antonio), García (don José), García-Huidobro, Girardi, González (doña Rosa), Gutiérrez, Guzmán (doña Pía), Hernández, Ibáñez, Jaramillo, Jarpa, Jeame Barrueto, Kuschel, Leal, León, Longton, Mesías, Monge, Montes, Mora, Muñoz (don Pedro), Muñoz (doña Adriana), Navarro, Núñez, Olivares, Ortiz, Palma (don Andrés), Palma (don Joaquín), Pareto, Pérez (doña Lily), Pérez (don Víctor), Pollarolo (doña Fanny), Prokurica, Reyes, Riveros, Saa (doña María Antonieta), Sánchez, Sciaraffia (doña Antonella), Seguel, Soto (doña Laura), Valenzuela, Vargas, Velasco, Vilches, Villouta y Walker (don Patricio).

-*Votó por la negativa el diputado señor* Tuma.

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Recuerdo a los señores diputados que se tomó el acuerdo de suprimir el tiempo destinado a tratar los proyectos de acuerdo y la hora de Incidentes.

Corresponde votar las conclusiones de los dos informes de Comisiones investigadoras que conoció la Sala la semana pasada.

INFORME DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN SOBRE LAS CAUSAS DE LA PARALIZACIÓN DE ACTIVIDADES EN LA UNIVERSIDAD METROPOLITANA DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN. (Votación).

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- En votación.

-*Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 36 votos; por la negativa, 13 votos. Hubo 5 abstenciones.*

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- **Aprobado.**

-*Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:*

Ascencio, Ávila, Bustos, Caraball (doña Eliana), Ceroni, Cornejo (don Aldo), Elgueta, Girardi, Gutiérrez, Guzmán (doña Pía), Hernández, Jaramillo, Jarpa, Jeame Barrueto, Leal, León, Mesías, Montes, Mora, Muñoz (don Pedro), Núñez, Olivares, Ortiz, Pareto, Pollarolo (doña Fanny), Reyes, Riveros, Saa (doña María Antonieta), Sciaraffia (doña Antonella), Soto (doña Laura), Tuma, Valenzuela, Velasco, Venegas, Villouta y Walker (don Patricio).

-*Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:*

Alvarado, Bartolucci, Bertolino, Galilea (don José Antonio), García (don José), Ibáñez, Kuschel, Longton, Pérez (doña Lily), Pérez (don Víctor), Prokurica, Vargas y Vilches.

-*Se abstuvieron los diputados señores:*

Fossa, Monge, Navarro, Palma (don Andrés) y Sánchez.

INFORME DE LA COMISIÓN INVESTIGADORA DE PROGRAMA DE AUTOCONSTRUCCIÓN EN IQUIQUE. (Votación).

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- En votación.

-*Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 43 votos; por la negativa, 13 votos. Hubo 3 abstenciones.*

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- **Aprobado.**

-*Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:*

Alessandri, Alvarado, Bartolucci, Bertolino, Caraball (doña Eliana), Cornejo (don Aldo), Elgueta, Fossa, Galilea (don José Antonio), García (don José), García-Huidobro, González (doña Rosa), Gutiérrez, Guzmán (doña Pía), Hernández, Ibáñez, Kuschel, León, Longton, Mesías, Monge, Montes, Mora, Núñez, Olivares, Ortiz, Palma (don Joaquín), Pareto, Pérez (doña Lily), Pérez (don Víctor), Prokurica, Reyes, Riveros, Rojas, Sciaraffia (doña Antonella), Seguel, Valenzuela, Vargas, Velasco, Venegas, Vilches, Villouta y Walker (don Patricio).

-*Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:*

Bustos, Ceroni, Girardi, Jaramillo, Jarpa, Leal, Muñoz (don Pedro), Muñoz (doña Adriana), Navarro, Palma (don Andrés), Saa (doña María Antonieta), Sánchez y Tuma.

-*Se abstuvieron los diputados señores:*

Ascencio, Ávila y Pollarolo (doña Fanny).

El señor **JEAME BARRUETO** (Presidente).- Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levanta.

-*Se levantó la sesión a las 13.32 horas.*

JORGE VERDUGO NARANJO,
Jefe de la Redacción de Sesiones

VI. DOCUMENTOS DE LA CUENTA

1. Oficio de S.E. el Presidente de la República.

"Honorable Cámara de Diputados:

En uso de las facultades constitucionales, tengo a bien poner en conocimiento de vuestra Excelencia que he resuelto retirar la urgencia que hiciera presente para el despacho del proyecto de ley que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles. (Boletín Nº 2592-15).

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República; ÁLVARO GARCÍA HURTADO, Ministro Secretario General de la Presidencia".

2. Oficio del Senado.

"Valparaíso, 18 de octubre de 2000.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley de esa honorable Cámara que reforma los institutos tecnológicos de la Corporación de Fomento de la Producción, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1º
Inciso primero

Ha sustituido el guarismo "3º" por "1º".

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo segundo

Ha reemplazado el vocablo "patrimonio" por "presupuesto".

-o-

Lo que comunico a V.E. en respuesta a su oficio Nº 2623, de 3 de noviembre de 1999.
Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): ANDRÉS ZALDÍVAR LARRAÍN, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario del Senado".

3. Oficio del Senado.

"Valparaíso, 18 de octubre de 2000.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado el proyecto de ley de esa honorable Cámara que otorga compensaciones y otros beneficios que indica a funcionarios públicos estudiantes de carreras técnicas de nivel superior, con las siguientes modificaciones:

ARTÍCULO 4º

Ha reemplazado los incisos primero y segundo por el siguiente:

"Artículo 4º.- Los funcionarios que, al 31 de julio del año 2000, estuvieren ya titulados de una carrera técnica y de una carrera profesional, como consecuencia de haber realizado un plan de completación de estudios, tendrán derecho como única compensación a un bono equivalente a 45 Unidades de Fomento.".

ARTÍCULO 5º

Ha sustituido el punto y coma (;) que se ubica al final de su letra a) por ", y"; ha reemplazado el punto y coma (;) que se encuentra al final de la letra b) por un punto final (.), y ha suprimido la letra c).

ARTÍCULO 6º

Inciso segundo

Ha sustituido la frase "otorgados por el Estado, por el propio Servicio o por el respectivo Servicio de Bienestar" por "con recursos fiscales".

ARTÍCULO 7º

Ha intercalado, a continuación del inciso tercero, el siguiente inciso cuarto, nuevo:

"La Comisión deberá quedar constituida dentro de los sesenta días siguientes a la dictación del reglamento.".

ARTÍCULO 8º

Lo ha reemplazado por el siguiente:

"Artículo 8º.- Agrégase el siguiente inciso segundo al artículo 3º del decreto ley Nº 479, de 1974, pasando los actuales incisos segundo y tercero a ser tercero y cuarto, respectivamente:

"Para el exclusivo efecto del pago de esta asignación, serán títulos profesionales habilitantes aquéllos otorgados por una universidad o instituto profesional del Estado o reconocido por éste, con un programa de estudios de un mínimo de seis semestres académicos y 3.200 horas de clases. El Ministerio de Educación refrendará, en los casos en que proceda, la vigencia del programa y título profesional respectivo, al momento de su otorgamiento.".".

-o-

Ha intercalado, a continuación del artículo 11, el siguiente artículo 12, nuevo:

"Artículo 12.- Los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que al 31 de julio del año 2000 estuvieren titulados de una carrera técnica de nivel superior, y no percibieren ni hubiesen percibido asignación alguna en razón de ese título, tendrán derecho a percibir una compensación consistente en el reembolso del 50% de los gastos efectuados hasta la fecha de vigencia de esta ley, por concepto de aranceles, matrícula y titulación de la respectiva carrera, con un tope máximo de seis semestres académicos, una vez acreditado el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) haber iniciado estudios en una universidad estatal o que goce de reconocimiento oficial, entre el primer semestre académico de 1994 y el primer semestre académico de 1998, ambos semestres inclusive;
b) haber estudiado una carrera técnica de nivel superior con una extensión curricular mínima de cuatro semestres académicos, con características de malla curricular, duración y contenido, que a juicio de la comisión establecida en el artículo 7º de esta ley, sean análogas a otra carrera técnica de nivel superior que a esa época tuviera dictamente favorable de la Contraloría General de la República, reconsiderado con posterioridad;
c) que durante el período comprendido entre el 1 de enero de 1994 y el 31 de diciembre de 1999, se hubiese pagado asignación profesional por algún servicio público, en virtud del título técnico de nivel superior correspondiente a la carrera que cursaban los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil;
d) que exista una interpretación de fecha posterior de la Contraloría General de la República que haya declarado improcedente el pago de la asignación profesional en relación con el título técnico correspondiente a la carrera que cursaban los funcionarios a que se refiere la letra anterior.

Para efectos de este artículo, el tope de reembolso anual, incluido el valor de la matrícula, será el equivalente a 17,5 Unidades de Fomento, y el monto tope total de los beneficios será el equivalente a 52,5 Unidades de Fomento.".

-o-

ARTÍCULO 12

Ha pasado a ser artículo 13.

Inciso primero

Ha sustituido la referencia a los artículos 9º, 10 y 11 por otra a los artículos 9º, 10, 11 y 12.

Inciso segundo

Ha reemplazado "10 y 11" por "10, 11 y 12".

-o-

Ha intercalado los siguientes artículos 14 y 15, nuevos:

"Artículo 14.- Los funcionarios de las Subsecretarías de Guerra, Marina y Aviación y de las Fuerzas Armadas, que al 1 de diciembre de 1999, percibían la asignación de especialidad al grado efectivo, establecida en el artículo 185 letra b) del decreto con fuerza de ley Nº 1 (G), de 1997, en razón de un título técnico de nivel superior que, por interpretación de la Contraloría General de la República, se hubiese considerado como habilitante para acceder al pago de esa asignación en calidad de profesional, tendrán derecho, a contar de la vigencia de esta ley, a una planilla suplementaria equivalente a las diferencias que se produjeren en el pago de la asignación de especialidad al grado efectivo, como consecuencia de la aplicación del dictamen que reconsideró el anterior pronunciamiento. Esta planilla suplementaria será reajustable en la misma forma y monto que lo sean las remuneraciones del Sector Público, y será imponible en la misma proporción que lo sean las remuneraciones que compensa.

Artículo 15.- Los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil que, al 1 de diciembre de 1999, percibían la asignación de especialidad al grado efectivo, establecida en el artículo 185 letra b) del decreto con fuerza de ley Nº 1 (G), de 1997, en razón del título profesional de técnico aeronáutico, a que se refiere el decreto supremo Nº 722, de 1994, del Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Aviación y sus modificaciones, tendrán derecho, a contar de la vigencia de esta ley, a una planilla suplementaria equivalente a las diferencias que se produjeren en el pago de la asignación de especialidad al grado efectivo, como consecuencia de la aplicación de un dictamen de fecha posterior de la Contraloría General de la República que dejó sin efecto aquél que reconoció el derecho al pago de la asignación a que se refiere este artículo. Esta planilla suplementaria será reajustable en la misma forma y monto que lo sean las remuneraciones del Sector Público, y será imponible en la misma proporción que lo sean las remuneraciones que compensa.".

-o-

ARTÍCULOS TRANSITORIOS
ARTÍCULO 3º

Inciso tercero

Ha agregado la siguiente oración final: "En el caso de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para efectos del artículo 10, se considerará título técnico de nivel superior la carrera de Técnico Universitario de Administración de Personal de la Universidad de Santiago de Chile.".

Ha incorporado el siguiente inciso cuarto, nuevo:

"Del mismo modo, serán habilitantes para los efectos de esta ley, los títulos de Secretariado Ejecutivo con mención en Informática otorgados por la Universidad de Magallanes, sede Punta Arenas.".

ARTÍCULO 4º

Lo ha reemplazado por el siguiente:

"Artículo 4º.- A los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de las Subsecretarías de Guerra, Marina y Aviación y de las Fuerzas Armadas, les será aplicable en

lo que fuere pertinente, lo dispuesto en los artículos transitorios 1º, 3º inciso tercero y 5º de esta ley".

-o-

Ha intercalado los siguientes artículos 5º y 6º, nuevos:

"Artículo 5º.- Otórgase por única vez a los funcionarios que estén percibiendo al 31 de enero del año 2001 la asignación especial establecida por el inciso segundo del artículo 2º de esta ley, un bono no imponible equivalente a 25,5 Unidades de Fomento.

Artículo 6º.- El cumplimiento de metas de desempeño institucional para el año 1999, que condicionan el pago del incremento de la letra b) del artículo 3º de la ley Nº 19.553 al personal de la Dirección de Aeronáutica Civil durante el año 2000, no será exigible para conceder dicho beneficio durante este año. El porcentaje de este incremento será de 1,5%.".

-o-

ARTÍCULO 5º

Ha pasado a ser artículo 7º, sin modificaciones.

Lo que comunico a V.E. en respuesta a su oficio Nº 2898, de 20 de junio de 2000.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): MARIO RÍOS SANTANDER, Presidente (S) del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario del Senado".

4. Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones acerca del proyecto de ley que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles. (boletín Nº 2592-15)

"Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del proyecto de ley, iniciado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles. Su urgencia ha sido calificada de "suma" en todos sus trámites.

El proyecto tiene por finalidad:

-La rebaja de los peajes, la que se efectuará en forma gradual, llegando a una reducción máxima del 20% en el año 2005. Esa cantidad será reintegrada directamente a los transportistas, sin involucrar a las sociedades concesionarias en dicha transferencia de recursos. Al

respecto, el proyecto dispone que los transportistas podrán recurrir trimestralmente a la Tesorería General de la República con los comprobantes de pago de peajes y solicitar el reintegro por el porcentaje de descuento que corresponda a la fecha en que se pagó tal servicio.

-Establecer facultades para la adecuada fiscalización de combustibles.

Para el estudio del proyecto, la Comisión contó con la asistencia y la colaboración del ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Carlos Cruz Lorenzen; del Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini Véliz; del Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría, señor Lautaro Pérez Contreras; del asesor legislativo de la Subsecretaría, señor Patricio Bell Avello; del Presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interregional, Interurbano e Internacional (Fenabus), señor Marcos Carter Bertolotto; del Gerente de esa entidad, señor Danny Herrera Laubscher, y del asesor de la misma, señor Ramón Wolde Canto.

Además, se deja constancia de que, para el estudio de este proyecto, el diputado señor García, don René Manuel, fue reemplazado por el diputado señor Vilches, don Carlos.

I. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En el mensaje se indica que durante los distintos gobiernos de la Concertación se ha impulsado un programa de inversión privada en infraestructura a través del sistema de concesiones, que a la fecha compromete inversiones por más de US$ 4.000 millones de dólares. En dicho programa destaca la construcción de la doble vía en la Ruta 5 entre La Serena y Puerto Montt.

Se plantea que, en este sistema, el costo de inversión y mantención de las carreteras es solventado por los usuarios a través de peajes.

Añade que los gremios del transporte, no obstante compartir la política de concesiones, han estimado que, para los camiones y buses que hacen uso habitual de las carreteras entregadas en concesión y que, por tanto, hacen pago de estas tarifas, el cargo de un impuesto específico al petróleo “diesel” constituye un pago adicional por un mismo uso.

La iniciativa indica que la recaudación que se obtiene por el impuesto específico al “diesel” constituye un aporte necesario para solventar el alto gasto público en este sector, puesto que, de los 80 mil kilómetros de caminos, sólo 3 mil kilómetros serán concesionados, quedando el resto siempre a cargo del Estado.

Por último, se establece que en el pago del impuesto al “diesel” se produce una gran evasión y elusión, debido a que la carga de este impuesto sólo afecta a los transportistas.

II. MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República y en los incisos primeros de los artículos 24 y 32 de la ley Nº 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose por tales las contenidas en el mensaje.

De acuerdo con esto último, las ideas matrices son:

a) Establecer el reintegro de un porcentaje del peaje pagado por los buses y camiones de dos o más ejes en las vías interurbanas dadas en concesión, y

b) Fiscalizar la utilización del "diesel" industrial en los vehículos de transporte de pasajeros o de carga.

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

No los hay.

IV. ARTÍCULOS DEL PROYECTO QUE, EN CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO, DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

La Comisión determinó que los artículos 1º y 3º del proyecto deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda.

V. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO DE LEY.

A la discusión en general del proyecto habida en el seno de vuestra Comisión concurrió el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Carlos Cruz, quien expuso el parecer del Ejecutivo respecto de la iniciativa en informe.

Explicó que este proyecto de ley tiene por objeto dar cumplimiento a un compromiso que adquirió el Gobierno del Presidente Frei en octubre de 1999 con el gremio del transporte terrestre, consistente en reconocer las nuevas características que ha asumido la red vial en Chile. En efecto, buena parte de la red estructurante ha sido entregada en administración al sector privado y, como parte de las compensaciones a las inversiones que el sector privado ha realizado en ella, ha incluido el cobro de una tarifa. Eso ha generado la necesidad de modificar el impuesto específico al combustible "diesel", el cual originalmente tenía por propósito financiar la mantención de la red carretera nacional.

Luego de una larga discusión habida el año pasado, se convino un procedimiento que significó reconocer el aumento de costo que para los transportistas representa el uso de una red tarificada y el consiguiente traspaso de recursos al sector privado para la mantención de esa red. Ese aumento de costo no se justifica, ya que el impuesto específico al combustible "diesel" tenía ese objeto. En consecuencia, surgió la necesidad de buscar un mecanismo de compensación de ese mayor costo.

Habida consideración de las dificultades encontradas para la reducción del impuesto específico, algunas de tipo práctico y otras medioambientales, se estimó pertinente una reducción en el cobro de las tarifas pagadas en las rutas dadas en concesión.

Indicó que en el acuerdo original se estableció que la reducción de esa tarifa iba a ser reintegrada a las empresas concesionarias. En la discusión realizada durante el actual Gobierno, se consideró que la reducción del cobro de la tarifa aplicada a las empresas concesionarias iba a tener una serie de inconvenientes prácticos, principalmente en relación con el financiamiento de esas empresas y los acuerdos que hubieran contraído. Así, se consideró conveniente que el descuento en la tarifa adopte la forma de un reintegro a los transportistas en el mismo porcentaje convenido en el acuerdo de 1999.

Reiteró que el proyecto de ley materializa un acuerdo contraído por el Gobierno anterior, reconoce el mayor costo que actualmente representa para los transportistas su operación en

la red tarificada, reintegra el dinero directamente a los usuarios de esa red, implica una fórmula operativa que permite hacer aplicable el procedimiento de reintegro con relativa facilidad y obliga a los propios transportistas a cumplir gradualmente con mayor formalización las prestaciones de sus servicios, en cuanto se podrá conocer con exactitud la cantidad de veces que utilizan cada plaza de peaje.

Esta iniciativa forma parte de una política de transporte que el Ministerio ha tratado de llevar a cabo, que contempla un diseño especial para el transporte de carga, que considera básicamente tres aspectos, en el entendimiento de que el transporte de carga tiene por propósito ser un aporte significativo al aumento sustantivo de productividad en el país y, por esa vía, mejorar la capacidad competitiva a través de una disminución progresiva de costos y de una mejora en los servicios que se prestan. Buena parte del producto exportable de Chile es perecible y se deteriora en los trayectos entre las zonas de producción y las de embarque. A paliar esa pérdida quiere contribuir el Gobierno mediante el mejoramiento de los sistemas de transporte de carga. Para eso se está trabajando en tres áreas.

Primero, se trabaja en la generación de un parque de transporte que se adecue a los requerimientos que el país enfrentará en el futuro. Eso significa no sólo facilitar el acceso a la compra de vehículos de transporte, sino, por el contrario, facilitar la creación de un parque a cargo de transportistas debidamente capitalizados que puedan mejorar tecnológicamente los servicios de transporte del país. Esto se materializa en el proyecto de ley que crea el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre.

En segundo lugar, esta nueva política de transporte busca crear las condiciones para que el transporte pueda desplazarse en óptimas condiciones. El Estado ha hecho un esfuerzo importante para atraer capital privado a las vías estructurantes, a los puertos y a los aeropuertos. Esto contribuirá decididamente a mejorar la productividad. Una compensación a ese mejoramiento son los peajes que cobran las empresas concesionarias de las vías, puertos y aeropuertos, de manera de refinanciar sus inversiones.

La tercera área de trabajo es la relativa al estudio de la disminución de los costos operativos del transporte. Si se quiere contar con un sistema de transportes que contribuya al desarrollo nacional, que permita aumentos de productividad, deben crearse las condiciones para que el sector del transporte preste sus servicios a un costo razonable. Esto se puede lograr en la medida en que se reconozcan los costos adicionales en los que incurre el sector de transporte. No es lo mismo circular por una red entregada en concesión y contribuir a su financiamiento mediante una tarifa que hacerlo por una red no tarificada y financiar su mantención a través de un impuesto. Habiendo red tarificada con alta concentración de uso, necesariamente deben reducirse los porcentajes que en el pasado correspondían a la mantención de la red estructurante a cargo del Estado, para mantener la ecuación. Un porcentaje importante del impuesto que pagan los transportistas debe ser recaudado para mantener el 96% de la red vial que ellos mismos usan.

En lo tocante a la modalidad de cobro, señaló que es más fácil imaginar un proceso en el cual se les transfiera a las empresas concesionarias la responsabilidad de la recaudación del peaje reducido y sea el Estado el que les pague la parte no percibida directamente por ellas. Sin embargo, dicho procedimiento ocasiona un problema a las empresas concesionarias que recaudan dinero diariamente, con lo cual pueden cumplir con sus obligaciones. La posibilidad de que el Estado retribuya a diario es casi imposible. Por lo tanto, surge el problema de quién se hace cargo de la diferencia financiera.

Además, desde el punto de vista jurídico, no corresponde incorporar a un tercero a un acuerdo adoptado entre el Estado y el gremio del transporte. La relación debe ser directa, para lo cual deben utilizarse los organismos del Estado encargados de la fiscalización.

Por otro lado, las empresas concesionarias estiman que ser receptoras de un aporte del Estado es muy similar a ser receptoras de un subsidio, lo cual es algo que difícilmente comprenderán las empresas extranjeras que operan en Chile. Además, los compromisos financieros de esas empresas son observados directamente por los agentes de financiamiento, los que contemplan la estructura tarifaria acordada en el convenio.

Explicó que la aplicación unilateral de una medida de esa naturaleza por parte del Gobierno crearía una dificultad adicional en los contratos de concesión, por cuanto implica una modificación unilateral de los mismos y puede ser calificada como un acto arbitrario del Estado que dificulte su credibilidad.

-o-

El Presidente de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interregional, Interurbano e Internacional (Fenabus), señor Marcos Carter, explicó que la directiva de la Fenabus firmó un acuerdo con el Gobierno según el cual se establece un porcentaje de rebaja por los peajes pagados y esto es lo que la Fenabus va a exigir.

Indicó, además, que tuvieron una reunión con el Presidente de la República, en la cual le plantearon que el reintegro del 20% del peaje se hiciera antes de los cinco años que establece la ley. Agregó que el Presidente estuvo de acuerdo con tal petición. Por lo tanto, la Fenabus solicita que se haga en un máximo de dos años.

Por último, explicó que en 1999 la Fenabus pidió una rebaja del 50% del impuesto específico al “diesel”. En esa época, la rebaja del 20% del peaje correspondía a una reducción del 30% del impuesto específico y no del 50%. Estudiadas las condiciones actuales, la devolución del 20% del peaje pagado es mucho menos del 50% del impuesto específico al petróleo. Además, ese impuesto se reajusta diariamente, puesto que se mide en unidades tributarias mensuales, las que se reajustan según el índice de precios al consumidor. Otro inconveniente es que el precio del petróleo continúa en alza, por lo que, en la práctica, se trata de una doble reajustabilidad.

Dado que el Gobierno no quiere reducir el impuesto específico y que la Fenabus no quiere una confrontación, se ha optado por respetar el acuerdo, aun cuando sea menos de lo solicitado hace un año.

-o-

El asesor de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interregional, Interurbano e Internacional (Fenabus), señor Ramón Wolde, planteó que, el 5 de octubre recién pasado, la asamblea de la Federación Gremial acordó formular las siguientes observaciones al proyecto.

Primero, que la carga tributaria que soporta la actividad del transporte pesado es bastante cuantiosa respecto de otras actividades. Al no ser contribuyentes del impuesto al valor agregado, son consumidores finales de ese impuesto sobre todos sus insumos y gastos generales, por lo que no pueden descontarlo. Además, soportan el impuesto específico al petróleo “diesel”. Por cada litro de combustible soportan más del 41% de impuesto. A eso hay que agre-

gar el impuesto a la renta, el permiso de circulación y los peajes. La situación es complicada. El sector tiene un alto nivel de endeudamiento bancario. Esta situación debe tenerse en consideración para que el 20% de la rebaja en los peajes pagados en las vías entregadas en concesión sean reintegrados en el plazo de dos años: el 10% durante 2001 y el 20% a partir de 2002.

Segundo, el proyecto de ley se refiere al reintegro de las tarifas pagadas en las plazas de peajes interurbanas instaladas en las concesiones actualmente otorgadas, pero no se refiere a las vías que se entreguen en concesión en el futuro. En efecto, el artículo 1º, inciso primero, se refiere a los peajes pagados en las obras públicas viales otorgadas en concesión "a la fecha de publicación de esta ley". Además, no se refiere a las plazas de peaje a cargo del Ministerio de Obras Públicas.

En tercer lugar, el proyecto de ley establece que el reintegro se efectuará en los meses de abril, julio, octubre y enero. Pide que la devolución se haga mensualmente, ya que no se divisa el motivo para que se haga trimestralmente, puesto que el pago de los transportistas es diario. Además, solicita que el reintegro se haga de forma más directa, por ejemplo, mediante una rebaja en la declaración mensual contra cualquier tipo de impuesto de retención o pagos provisionales mensuales. El Servicio de Impuestos Internos sería el encargado de fiscalizar este mecanismo.

Finalmente, propone que el beneficio también alcance a las empresas que efectúan transporte internacional de pasajeros y no sólo a las de transporte público rural o interurbano, como dice el proyecto, puesto que aquellas también incurren en gastos de peajes dentro del territorio nacional.

-Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los diputados presentes en la sala de la Comisión, señora Caraball y señores Delmastro, Hernández, Pareto, Van Rysselberghe, Vilches y Venegas.

VI. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

El proyecto en informe consta de cuatro artículos permanentes, a saber:

ARTÍCULO 1º

Este artículo establece quiénes serán los beneficiarios del reintegro de peajes y los requisitos que deben cumplir.

En este beneficio pueden participar las empresas de transporte de carga o de pasajeros que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de vehículos pesados.

El artículo precisa que por vehículos pesados se entenderán los buses que presten servicios de transporte público rural o interurbano y los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos.

Dispone, además, un requisito adicional para tener derecho al beneficio, el que será exigible a partir del 1 de enero del año 2006 y que condiciona el derecho al beneficio a partir de esa fecha. Esto consiste en que los beneficiarios antes descritos y sus respectivos vehículos deberán estar adscritos a un sistema de cobro electrónico de peajes, normado por el Ministerio de Obras Públicas.

Por otra parte, regula la naturaleza, el porcentaje y la gradualidad del beneficio.

El beneficio consiste en un reintegro, por parte del fisco, de un porcentaje de las sumas pagadas por concepto de peajes.

El reintegro sólo procede por concepto de los peajes que reúnan dos condiciones copulativas:

a) que se hayan pagado en plazas interurbanas, y

b) que se hayan pagado a los concesionarios de obras viales entregadas en concesión.

El monto del reintegro será el equivalente a un porcentaje de las sumas pagadas por concepto de peajes. El porcentaje aumentará gradualmente, comenzando en el 4% durante el año 2001, para llegar al 20% a partir del año 2005.

El beneficio se aplicará respecto de las sumas pagadas por concepto de peajes a partir del 1 de enero de 2001 o del primer día siguiente a la fecha de publicación de la ley, si esto ocurre después.

Además, señala la forma de pago del beneficio.

El reintegro del pago de peajes se efectuará a través de la Tesorería General de la República. De esa manera, en los meses de abril, julio, octubre y enero de cada año, se reintegrarán las cantidades que correspondan a los peajes pagados en los tres meses anteriores, según el porcentaje vigente para dicho período.

Finalmente, establece la reglamentación y fiscalización del sistema.

Los aspectos relativos al reintegro y a los plazos serán establecidos por decreto del Ministerio de Hacienda, mientras que la fiscalización del beneficio, así como la facultad de dictar instrucciones para su correcta aplicación, corresponderán al Servicio de Tesorerías.

-o-

Artículo 1º.- Las empresas de transporte de carga o de pasajeros que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de vehículos pesados, tendrán derecho al reintegro por parte del fisco de un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos, por concepto de peajes en las correspondientes plazas interurbanas, a los concesionarios de las obras públicas viales otorgadas en concesión a la fecha de publicación de esta ley, mediante el sistema establecido en el decreto supremo Nº 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley Nº 164, del Ministerio de Obras Públicas, de 1991.

*La diputada señora Caraball y los diputados señores Delmastro, Hernández, Pareto y Vilches, formularon una indicación para eliminar, en el inciso primero, la expresión “a la fecha de publicación de esta ley”.

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los diputados presentes.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por vehículos pesados a los buses que presten servicios de transporte público rural o interurbano y a los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos.

*La diputada señora Caraball y los diputados señores Delmastro, Hernández, Pareto, Van Rysselberghe, Venegas y Vilches, formularon una indicación para intercalar, en el inciso segundo, a continuación de la palabra “interurbano”, los vocablos “o internacional”.

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada sin debate, por la unanimidad de los diputados presentes.

El derecho a reintegro regirá respecto de los peajes pagados a partir del 1 de enero del año 2001, o del primer día del mes siguiente a la fecha de publicación de esta ley, si ello fuere posterior. Su porcentaje se ajustará al siguiente calendario de aplicación gradual:

Entre el 1 de enero de 2001 o la fecha de vigencia de esta ley, según corresponda, y el 31 de diciembre del año 2001:	4%
Entre 1 de enero y el 31 de diciembre del año 2002:	8%
Entre 1 de enero y el 31 de diciembre del año 2003:	12%
Entre 1 de enero y el 31 de diciembre del año 2004:	16%
A partir del 1 de enero del año 2005:	20%

*La diputada señora Caraball y los diputados señores Hernández y Pareto formularon una indicación para reemplazar el inciso tercero por el siguiente:

"El derecho a reintegro regirá respecto de los peajes pagados a partir del 1 de enero de 2001 o del día siguiente a la fecha de publicación de esta ley, si ello fuere posterior. Su porcentaje se ajustará al siguiente calendario de aplicación gradual:

Entre el 1 de enero de 2001 o la fecha de vigencia de esta ley, si fuere posterior, y el 31 de diciembre de 2001	7%
Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002	14%
A partir del 1 de enero de 2003	20% ".

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada por cuatro votos a favor y tres en contra.

*Los diputados señores Delmastro, Venegas y Vilches, formularon una indicación para substituir la parte final del inciso tercero por la siguiente:

"Entre el 1 de enero de 2001 o la fecha de vigencia de esta ley, si fuere posterior, y el 31 de diciembre de 2001	10%
Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002	20% ".

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por tres votos a favor y cuatro en contra.

A partir del 1 de enero del año 2006, sólo tendrán derecho al beneficio de reintegro a que se refiere esta ley los contribuyentes señalados en el inciso primero que se adscriban con sus vehículos a un sistema de cobro electrónico de peajes debidamente normado por el Ministerio de Obras Públicas.

*La diputada señora Caraball y los diputados señores Delmastro, Hernández, Pareto, Venegas y Vilches formularon una indicación para reemplazar, en el inciso cuarto, el guarismo "2006" por "2004".

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada sin debate por cinco votos a favor y una abstención.

El reintegro se efectuará por el Servicio de Tesorerías, sin reajuste, en los meses de abril, julio, octubre y enero, y se calculará aplicando a las sumas pagadas por peajes dentro de los tres meses calendario anteriores, debidamente acreditadas, el porcentaje vigente a la fecha en que el vehículo circuló por la respectiva plaza de peaje.

*La diputada señora Caraball y los diputados señores Delmastro, Hernández, Pareto, Venegas y Vilches formularon una indicación para modificar el inciso quinto como sigue:

a) intercalar, entre las palabras "efectuará" y "por", el vocablo "mensualmente";
b) eliminar la frase "en los meses de abril, julio, octubre y enero", y
c) reemplazar la frase "dentro de los tres meses calendarios anteriores" por la frase "dentro del mes anterior".

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los diputados presentes.

Los contribuyentes deberán informar al Servicio de Tesorerías sobre el número de una cuenta bancaria, corriente, a la vista o de ahorro, en la cual se abonarán las cantidades de dinero que les correspondan por concepto del reintegro.

Mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda se determinará la forma y plazos del reintegro a los contribuyentes.

Corresponderá al Servicio de Tesorerías fiscalizar el beneficio de reintegro, debiendo impartir las instrucciones y fijar las formalidades a las cuales deberán ajustarse los contribuyentes beneficiarios y las respectivas sociedades concesionarias, para efectos de la correcta aplicación de lo señalado en los incisos precedentes.

-Puesto en votación el artículo 1º, con las indicaciones incorporadas, fue aprobado por la unanimidad de los diputados presentes.

ARTÍCULO 2º

Mediante este artículo se tipifica y sanciona como delito el abuso del beneficio, esto es, la percepción indebida que se efectúe en forma maliciosa.

-o-

Artículo 2º.- El que, a sabiendas, perciba indebidamente el reintegro a que se refiere el artículo anterior será sancionado en la forma prevista en el inciso segundo del Nº 4 del artículo 97 del Código Tributario, contenido en el artículo 1º del decreto ley Nº 830, de 1974.

Sin perjuicio de lo anterior, determinado administrativamente por el Servicio de Tesorerías que el reintegro se percibió indebidamente, este Servicio deberá emitir un cargo para el cobro del reintegro así percibido, para lo cual será aplicable lo dispuesto en el artículo 53 y en el Título V del Libro III del Código Tributario.

-Puesto en votación el artículo 2º, fue aprobado, sin discusión, por la unanimidad de los diputados presentes.

ARTÍCULO 3º

Esta norma regula la utilización de un mecanismo que permita diferenciar químicamente el petróleo "diesel" que se utiliza en la industria del que se utiliza en el transporte.

Las normas para establecer este mecanismo y su utilización serán fijadas por el Ministerio de Hacienda, con informes del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

De este modo, el proyecto señala que, luego de implementado el mecanismo diferenciador, no procederá la recuperación del impuesto específico al "diesel" que regula la ley Nº 18.502, respecto del petróleo "diesel" destinado al transporte.

La recuperación indebida del referido impuesto configurará el delito establecido en el artículo 97 del Código Tributario.

-o-

Artículo 3º.- Corresponderá al Ministerio de Hacienda, previo informe del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles y del Servicio de Impuestos Internos, establecer las normas que permitan diferenciar químicamente, para efectos de control, el petróleo "diesel" que se utiliza en la industria del que se utiliza en vehículos motorizados que transitan por las calles, caminos y vías públicas. Dichas normas serán establecidas mediante decreto del Ministerio de Hacienda, el que deberá llevar, además, la firma del ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

En caso de aplicarse la diferenciación del petróleo "diesel" para la industria, la recuperación de impuesto prevista en el artículo 7º de la ley Nº 18.502 no procederá respecto del petróleo "diesel" identificado como destinado para el uso del transporte.

El contribuyente del impuesto al valor agregado establecido en el título II del decreto ley Nº 825, de 1974, que a sabiendas recupere el impuesto aplicado al petróleo "diesel" destinado a transporte, incurrirá en el delito previsto y sancionado en el inciso segundo del Nº 4 del artículo 97 del Código Tributario, contenido en el artículo 1º del decreto ley Nº 830, de 1974, y se sujetará al procedimiento establecido en los artículos 162 y siguientes de dicho Código.

-Puesto en votación el artículo 3º, fue aprobado, sin discusión, por la unanimidad de los diputados presentes.

ARTÍCULO 4º

Por este artículo se faculta al Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción para disponer la utilización de trazadores en el kerosene. Tal facultad se ejercerá mediante decreto y previo informe de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

Por último, se encomienda la fiscalización de esta disposición a la misma Superintendencia, conforme a sus atribuciones legales.

-o-

Artículo 4º.- El ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción podrá disponer, mediante decreto y previo informe de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, la utilización de trazadores en el kerosene.

Corresponderá a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles la fiscalización del cumplimiento de esta disposición y la aplicación de las sanciones que pudieren proceder".

-Puesto en votación el artículo 4º, fue aprobado, sin discusión, por la unanimidad de los diputados presentes.

Constancias reglamentarias

Para los efectos previstos en el artículo 287 del Reglamento, se hace constar lo siguiente:

-No hay artículos que deban ser calificados como normas orgánicas constitucionales o de quórum calificado.

-Los artículos 1º y 3º deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda.

-Hay una indicación rechazada.

-La aprobación en general del proyecto se efectuó por la unanimidad de los diputados presentes.

VII. TEXTO DEL PROYECTO APROBADO.

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

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1º.- Las empresas de transporte de carga o de pasajeros que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de vehículos pesados, tendrán derecho al reintegro por parte del fisco de un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos, por concepto de peajes en las correspondientes plazas interurbanas, a los concesionarios de las obras públicas viales otorgadas en concesión mediante el sistema establecido en el decreto supremo Nº 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley Nº 164, del Ministerio de Obras Públicas, de 1991.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por vehículos pesados a los buses que presten servicios de transporte público rural, interurbano o internacional y a los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos.

El derecho a reintegro regirá respecto de los peajes pagados a partir del 1 de enero de 2001 o del día siguiente a la fecha de publicación de esta ley, si ello fuere posterior. Su porcentaje se ajustará al siguiente calendario de aplicación gradual:

Entre el 1 de enero de 2001 o la fecha de vigencia de esta ley, si fuere posterior, y el 31 de diciembre de 2001	7%
Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002	14%
A partir del 1 de enero de 2003	20%

A partir del 1 de enero del año 2004, sólo tendrán derecho al beneficio de reintegro a que se refiere esta ley los contribuyentes señalados en el inciso primero que se adscriban con sus vehículos a un sistema de cobro electrónico de peajes debidamente normado por el Ministerio de Obras Públicas.

El reintegro se efectuará mensualmente por el Servicio de Tesorerías, sin reajuste, y se calculará aplicando a las sumas pagadas por peajes dentro del mes anterior, debidamente acreditadas, el porcentaje vigente a la fecha en que el vehículo circuló por la respectiva plaza de peaje.

Los contribuyentes deberán informar al Servicio de Tesorerías sobre el número de una cuenta bancaria, corriente, a la vista o de ahorro, en la cual se abonarán las cantidades de dinero que les correspondan por concepto del reintegro.

Mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda se determinará la forma y plazos del reintegro a los contribuyentes.

Corresponderá al Servicio de Tesorerías fiscalizar el beneficio de reintegro, debiendo impartir las instrucciones y fijar las formalidades a las cuales deberán ajustarse los contribuyentes beneficiarios y las respectivas sociedades concesionarias, para efectos de la correcta aplicación de lo señalado en los incisos precedentes.

Artículo 2º.- El que, a sabiendas, perciba indebidamente el reintegro a que se refiere el artículo anterior será sancionado en la forma prevista en el inciso segundo del Nº 4 del artículo 97 del Código Tributario, contenido en el artículo 1º del decreto ley Nº 830, de 1974.

Sin perjuicio de lo anterior, determinado administrativamente por el Servicio de Tesorerías que el reintegro se percibió indebidamente, este Servicio deberá emitir un cargo para el cobro del reintegro así percibido, para lo cual será aplicable lo dispuesto en el artículo 53 y en el Título V del Libro III del Código Tributario.

Artículo 3º.- Corresponderá al Ministerio de Hacienda, previo informe del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles y del Servicio de Impuestos Internos, establecer las normas que permitan diferenciar químicamente, para efectos de control, el petróleo “diesel” que se utiliza en la industria del que se utiliza en vehículos motorizados que transitan por las calles, caminos y vías públicas. Dichas normas serán establecidas mediante decreto del Ministerio de Hacienda, el que deberá llevar, además, la firma del ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

En caso de aplicarse la diferenciación del petróleo “diesel” para la industria, la recuperación de impuesto prevista en el artículo 7º de la ley Nº 18.502 no procederá respecto del petróleo “diesel” identificado como destinado para el uso del transporte.

El contribuyente del impuesto al valor agregado establecido en el Título II del decreto ley Nº 825, de 1974, que a sabiendas recupere el impuesto aplicado al petróleo “diesel” destinado a transporte, incurrirá en el delito previsto y sancionado en el inciso segundo del Nº 4 del artículo 97 del Código Tributario, contenido en el artículo 1º del decreto ley Nº 830, de 1974, y se sujetará al procedimiento establecido en los artículos 162 y siguientes de dicho Código.

Artículo 4º.- El ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción podrá disponer, mediante decreto y previo informe de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, la utilización de trazadores en el kerosene.

Corresponderá a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles la fiscalización del cumplimiento de esta disposición y la aplicación de las sanciones que pudieren proceder”.

Se designó diputado informante al señor Samuel Venegas Rubio.

Sala de la Comisión, a 16 de octubre de 2000.

Tratado y acordado, conforme se consigna en el acta de la sesión de fecha 11 de octubre de 2000, con la asistencia de los diputados Pareto, don Luis (Presidente); Caraball, doña Eliana; Delmastro, don Roberto; Hernández, don Miguel; Letelier, don Juan Pablo; Van Rysselberghe, don Enrique; Venegas, don Samuel, y Vilches, don Carlos.

(Fdo.): PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA, Secretario de la Comisión".

5. Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de ley que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles. (boletín Nº 2592-15)

"Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Hacienda pasa a informaros el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley Nº 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y conforme a lo dispuesto en los artículos 220 y siguientes del Reglamento de la Corporación.

CONSTANCIAS

Origen y Urgencias

La iniciativa tiene su origen en un Mensaje de su Excelencia el Presidente de la República, calificada de "suma urgencia" para su tramitación legislativa.

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto los señores Carlos Cruz, ministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones; Alejandro Chaparro, Jefe de Gabinete del referido ministro; Óscar Figueroa, asesor del referido Ministerio; Patricio Bell, asesor legislativo de la Subsecretaría de Transportes; Rodrigo Valdés, coordinador de la política macroeconómica del Ministerio de Hacienda, y Claudio Juárez, asesor del Ministerio de Hacienda.

Especialmente invitados concurrieron los señores Marcos Carter, Ramón Wolde y Danny Herrera, Presidente, Asesor y Gerente de Fenabus.

El propósito de la iniciativa consiste en permitir reintegrar un porcentaje del peaje cancelado en vías concesionadas interurbanas por buses y camiones de dos o más ejes, establecer diversas normas sobre la fiscalización de dicho reintegro y otorgar facultades para facilitar la diferenciación de los combustibles para efectos tributarios.

El señor Carlos Cruz, ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, reiteró los conceptos formulados en la Comisión Técnica, haciendo especial referencia al compromiso que adquirió el Gobierno anterior, en el mes de octubre de 1999, con el gremio del transporte terrestre, en orden a buscar un mecanismo de compensación por el aumento de costos que representa el uso de una red tarificada. En tal sentido, la discusión sobre la materia derivó en una proposición que hizo el actual Gobierno que permite el descuento en la tarifa de peaje mediante un reintegro a los transportistas del porcentaje convenido en el acuerdo de 1999.

En relación con la tramitación legislativa del proyecto hizo presente el señor Cruz que, en la Comisión Técnica, se aprobó una indicación que modifica el calendario de aplicación del derecho a reintegro, reduciéndolo a tres años en lugar de cinco años, lo cual es materia de iniciativa del Presidente de la República, razón por la cual requiere -según el Ejecutivo- su patrocinio.

El señor Marcos Carter, Presidente de Fenabus, argumentó en el sentido de privilegiar el cumplimiento de los acuerdos a que se llegó con el Gobierno, lo cual comprende favorecer el mecanismo de reintegro de peajes por sobre la rebaja del impuesto al "diesel", aunque ello signifique una menor compensación en el corto plazo de los costos en que incurren. No obstante lo anterior, sostuvo que la rebaja a tres años en la gradualidad del reintegro por peajes era insuficiente dada la situación aflictiva por la que estaría pasando el gremio.

Los representantes del Ministerio de Hacienda expresaron no haber tenido el tiempo suficiente para analizar los nuevos requerimientos financieros de una mayor reducción en la gradualidad a dos años.

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos, con fecha 17 de octubre de 2000, entrega una proyección de los desembolsos y mayores costos fiscales que implica anualmente el proyecto, el cual se adjunta como Anexo al presente informe.

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones dispuso en su informe que esta Comisión tomara conocimiento de los artículos 1º y 3º del proyecto aprobado por ella. Por su parte, la Comisión de Hacienda acordó incorporar a su estudio el artículo 2º del proyecto.

En relación con la discusión particular del articulado, cabe señalar lo siguiente:

En el artículo 1º del proyecto, se establece que las empresas de transporte de carga o de pasajeros que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de vehículos pesados, tendrán derecho al reintegro por parte del fisco, de un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos, por concepto de peajes en las correspondientes plazas interurbanas, a los concesionarios de las obras públicas viales otorgadas en concesión mediante el sistema establecido en el decreto supremo Nº 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley Nº 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas.

En el inciso segundo, se dispone que para los efectos del proyecto, se entenderá por vehículos pesados a los buses que presten servicios de transporte público rural, interurbano o internacional y a los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos.

En el inciso tercero, se establece que el derecho a reintegro regirá respecto de los peajes pagados a partir del 1 de enero del año 2001, o del día siguiente a la fecha de publicación del proyecto, si ello fuere posterior. Su porcentaje se ajustará al siguiente calendario de aplicación gradual:

Entre el 1 de enero de 2001 o la fecha de vigencia de esta ley, si fuere posterior, y el 31 de diciembre de 2001	7%
Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002	14%
A partir del 1 de enero de 2003	20%

En el inciso cuarto, se precisa que, a partir del 1 de enero del año 2004, sólo tendrán derecho al beneficio de reintegro a que se refiere el proyecto, los contribuyentes señalados en el inciso primero que se adscriban con sus vehículos, a un sistema de cobro electrónico de peajes debidamente normado por el Ministerio de Obras Públicas.

En el inciso quinto, se contempla que el reintegro se efectuará mensualmente por el Servicio de Tesorerías, sin reajuste, y se calculará aplicando a las sumas pagadas por peajes dentro del mes anterior, debidamente acreditadas, el porcentaje vigente a la fecha en que el vehículo circuló por la respectiva plaza de peaje.

En el inciso sexto, se estipula que los contribuyentes deberán informar al Servicio de Tesorerías sobre el número de una cuenta bancaria, corriente, a la vista o de ahorro, en la cual se abonarán las cantidades de dinero que les corresponda por concepto del reintegro.

En el inciso séptimo, se señala que mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda, se determinará la forma y plazos del reintegro a los contribuyentes.

En el inciso octavo, se preceptúa que corresponderá al Servicio de Tesorerías fiscalizar el beneficio de reintegro, debiendo impartir las instrucciones y fijar las formalidades a las cuales deberán ajustarse los contribuyentes beneficiarios y las respectivas sociedades concesionarias, para efectos de la correcta aplicación de lo señalado en los incisos precedentes.

Los diputados señores Jaramillo, Lorenzini y Silva formularon una indicación para eliminar en el inciso segundo la frase “y a los camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilógramos”.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 4 votos a favor, 2 votos en contra y una abstención.

Puesto en votación el artículo 1º fue aprobado por unanimidad.

En el artículo 2º, se dispone que, el que a sabiendas, perciba indebidamente el reintegro a que se refiere el artículo anterior, será sancionado en la forma prevista en el inciso segundo del Nº 4 del artículo 97 del Código Tributario, contenido en el artículo 1º del decreto ley Nº 830, de 1974.

En el inciso segundo, se previene que, sin perjuicio de lo anterior, determinado administrativamente por el Servicio de Tesorerías que el reintegro se percibió indebidamente, este Servicio deberá emitir un cargo para el cobro del reintegro así percibido, para lo cual será aplicable lo dispuesto en el artículo 53 y en el Título V del Libro III del Código Tributario.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por unanimidad.

En el artículo 3º se señala que corresponderá al Ministerio de Hacienda, previo informe del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles y del Servicio de Impuestos Internos, establecer las normas que permitan diferenciar químicamente, para efectos de control, el petróleo diesel que se utiliza en la industria del que se utiliza en vehículos motorizados que transitan por las calles, caminos y vías públicas. Dichas normas serán establecidas mediante decreto del Ministerio de Hacienda, el que deberá llevar, además, la firma del ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

En el inciso segundo, se dispone que, en caso de aplicarse la diferenciación del petróleo diesel para la industria, la recuperación de impuesto prevista en el artículo 7º de la ley Nº 18.502, no procederá respecto del petróleo diesel identificado como destinado para el uso del transporte.

En el inciso tercero, se señala que el contribuyente del Impuesto al Valor Agregado establecido en el Título 2º del decreto ley Nº 825, de 1974, que a sabiendas recupere el impuesto aplicado al petróleo diesel destinado a transporte, incurrirá en el delito previsto y sancionado

en el inciso segundo del Nº 4 del artículo 97 del Código Tributario, contenido en el artículo 1º del decreto ley Nº 830, de 1974, y se sujetará al procedimiento establecido en los artículos 162 y siguientes de dicho Código.

Puesto en votación este artículo fue aprobado en forma unánime.

El señor Ortiz, don José Miguel, Presidente de la Comisión, hizo presente que, sin perjuicio de la aprobación de las disposiciones del proyecto antes señaladas conforme al texto propuesto por la Comisión Técnica, el Ejecutivo se comprometió a presentar en la Sala de esta Corporación las indicaciones correspondientes, otorgándoles su patrocinio a las modificaciones incorporadas en dicha Comisión, a fin de despejar las dudas de admisibilidad que se formularon en la discusión de la iniciativa.

Sala de la Comisión, a 18 de octubre de 2000.

Acordado en sesiones de fechas 17 (Comité) y 18 de octubre de 2000, con la asistencia de los diputados señores Ortiz, don José Miguel (Presidente); Alvarado, don Claudio; García, don José; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Palma, don Andrés; Silva, don Exequiel, y Vilches, don Carlos.

Se designó diputado informante al señor Lorenzini, don Pablo.

(Fdo.): JAVIER ROSSELOT JARAMILLO, Secretario de la Comisión".

ANEXO

INFORME FINANCIERO
PROYECTO DE LEY: ESTABLECE REINTEGRO PARCIAL DE LOS PEAJES PAGADOS EN VÍAS CONCESIONADAS POR VEHÍCULOS PESADOS Y ESTABLECE FACULTADES PARA LA FISCALIZACIÓN SOBRE COMBUSTIBLES

En relación con el proyecto de ley en referencia, y la modalidad de implementación gradual del reintegro del peaje señalado, los desembolsos y mayores costos fiscales que implica anualmente, son los que siguen:

Año	Porcentaje de rebaja	Costo del Reintegro MM$	Costos de Adm. y Puesta en Marcha MM$
2001	4%	2.153	1.300
2002	8%	6.984	1.000
2003	12%	12.643	1.000
2004	16%	18.733	1.000
2005 en adelante	20%	25.819	1.000

Cifras en millones de $ de octubre 2000.

(Fdo.): MARIO MARCEL CULLELL, Director de Presupuestos.

6. Moción de las diputadas señoras María Antonieta Saa, Fanny Pollarolo, Isabel Allende, Rosa González y Marina Prochelle y de los diputados señores Jeame Barrueto, Osvaldo Palma, Jarpa, Mulet y Ascencio.

Ley marco sobre derechos sexuales y reproductivos. (boletín Nº 2608-11)

"Honorable Cámara:

Los diputados y diputadas abajo firmantes, tras un extenso trabajo de reflexión y participación con un conjunto de organizaciones sociales, no gubernamentales, académicas y especialistas, venimos en proponer a esta honorable Cámara el siguiente proyecto de ley marco sobre derechos sexuales y reproductivos, que tiene por objeto establecer las normas jurídicas básicas de rango legal destinadas a respetar, asegurar los derechos sexuales y reproductivos de las personas, en virtud de los siguientes fundamentos:

I. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DE LOS DERECHOS SEXUALES Y REPRODUCTIVOS EN EL PAÍS.

1. INTRODUCCIÓN.

El presente diagnóstico relaciona los comportamientos sexuales y reproductivos, los perfiles epidemiológicos e identificación de los problemas de la salud sexual y reproductiva a lo largo del ciclo de vida, con las respuestas del Estado, del gobierno y de la sociedad civil a través de políticas públicas y de esfuerzos reales de solución de las dificultades. El objetivo de este diagnóstico consiste en ilustrar a partir de una serie de hechos y problemas la necesidad del proyecto ley Marco sobre Derechos Sexuales y Reproductivos en Chile.

El análisis que sigue tiene lugar en un período de transformaciones. Los distintos procesos de modernización en el plano de la vida social y económica del país han generado cambios significativos en el ámbito de la intimidad de las personas. Múltiples sondeos de opinión dan cuanta de variaciones en el comportamiento sexual de las y los chilenos/as. Estas variaciones se expresan incluso en el incremento de la conciencia de la ciudadanía sobre la necesidad de la educación sexual, de la planificación familiar, de la protección de las relaciones sexuales, de la prevención y control del embarazo adolescente, de la prevención del VIH/Sida, del rechazo de toda violencia de género, de la urgencia de abrir instancias legislativas para el divorcio, etc.

También son constatables, en el plano de las políticas públicas, una serie de progresos, por ejemplo, en el ámbito de la protección a la infancia y la violencia intrafamiliar, y respecto de ciertas iniciativas, aun deficitarias, en torno a la educación sexual.

A los procesos anteriores deben agregarse los cambios generados por la transición demográfica, lo que es relevante desde el punto de vista de la salud sexual y reproductiva. En Chile, por ejemplo, la esperanza de vida para las mujeres en el período 1950-1955 fue de 58,8 años, mientras que para los hombres llegó a 52,9 años. En el período 1990-95, las mujeres alcanzaron una esperanza de vida de 77,4 años, en tanto que los hombres 70,4 años.

No obstante lo anterior, perduran desigualdades de género, socioeconómicas, étnicas y etarias. Las políticas públicas son aún deficitarias respecto de los problemas que se despren-

den de la salud sexual y reproductiva. Es en este contexto que es necesario que estas políticas sean representativas del pluralismo social.

Este proyecto de ley marco se inscribe en el desarrollo y profundización de la noción de género, lo que implica avanzar en la construcción de derechos y disminuir los riesgos y los daños en el ámbito de la salud sexual y reproductiva para mujeres y hombres.

2. LA SEXUALIDAD EN CHILE.

La principal conclusión de una investigación realizada por Sur Profesionales[1] fue que para comprender la experiencia de la sexualidad desde el punto de vista masculino y femenino, los patrones tradicionales ya no son aplicables. "Los significados y las prácticas sexuales de unos y otras no responden plenamente al "modelo" que ha formado parte por décadas del sentido común, y por cierto, del hacer y pensar de hombres y mujeres... Hoy, la sexualidad femenina no implica sólo una condición instrumental en función del otro. Lo que se percibe en el discurso de las mujeres es un intento por cumplir con nuevos roles sociales femeninos que incorporan un desempeño más activo en el ámbito sexual. Este propósito no aparece como obligación, sino como parte constitutiva de una fuente de satisfacción para la mujer. Por otra parte, los hombres tienen una menor disociación entre la experiencia sexual y la afectividad. Los afectos son incorporados y explícitamente valorados como requisito o condición de una relación sexual y de pareja satisfactoria"[2].

La situación social de las mujeres chilenas cambió a partir de su gradual incorporación al trabajo y un notorio aumento en los niveles de escolaridad, comenzando a ocupar espacios que tradicionalmente eran masculinos. Este cambio es recogido por una encuesta realizada en 1999 por el Grupo Iniciativa confirmando que lo tradicionalmente considerado como "femenino", el "deber ser" de las mujeres ha variado y ya no se la relaciona únicamente con el hogar o la familia, sino que también como sujeto de derechos tanto en el ámbito privado como en el público. La relación de pareja, por tanto, también experimentó cambios[3].

Un estudio realizado por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso) con mujeres de distintos niveles socioeconómicos pero con pareja estable, señala que en la actualidad existe una generalizada aceptación de las relaciones prematrimoniales. La mayoría, en especial las más jóvenes, valoran la dimensión de placer proporcionado por el sexo. Esta tendencia se da principalmente, aunque no exclusivamente, entre jóvenes de sectores socioeconómicos medios y altos. Junto a eso se aprecia una mayor exigencia sobre la calidad de la relación, lo cual influye en una mayor capacidad de negociación sobre cuándo tener hijos y con qué espaciamiento[4].

En la encuesta realizada por el Grupo Iniciativa, se reafirman algunas de estas tendencias: casi 6 de cada 10 de las mujeres entrevistadas tienen una opinión favorable sobre el inicio de la vida sexual antes del matrimonio; de éstas 1 de cada 4 mujeres opina que la mujer puede iniciar su vida sexual cuando lo desee. Esta proporción aumenta a 1 de cada 3 mujeres en el

---

[1] Sharim, D., Silva, U., Rodó, A., Rivera, D. Los discursos contradictorios de la sexualidad. Colección Estudios Sociales; Ediciones Sur. Santiago, 1996.

[2] Idem, pág. 83.

[3] Encuesta nacional: Opinión y actitudes de las mujeres chilenas sobre las condiciones de género. Grupo Iniciativa. Santiago, 1999.

[4] Valdés, T. El poder en la pareja, la sexualidad y la reproducción. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Santiago,1999.

tramo de mujeres más jóvenes, 20 a 33 años. Esta opinión coincide con lo expresado por los hombres.

A pesar de que la sexualidad y la reproducción compete a hombres y mujeres, la marcada división entre áreas de competencia femenina y masculina las ubica como un espacio femenino. El hombre es el gran ausente a pesar de que en muchos sectores socioeconómicos, suelen tomar las principales decisiones reproductivas o intervienen activamente en ellas[5].

Sin embargo, según una encuesta realizada este año por Fundación Futuro[6], la desinformación sigue siendo una constante en el campo de la sexualidad. El 37,8 % de las personas consultadas se sienten desinformadas, mientras que el 44,5% se sienten más o menos informadas. "Los que más colaboran en la educación sexual son los amigos, el colegio, la televisión y los padres"; sin embargo, un 41% declara que los padres colaboran "más o menos" y un 42% opina que colaboran poco. Respecto a la importancia del sexo en una relación de pareja, el 42% opina que es "importante" y el 50% que es "muy importante".

Con relación al grado de satisfacción sexual, un 66% opina que hombres y mujeres disfrutan por igual del sexo. Con respecto a las mujeres, el 66% piensa que no están sexualmente satisfechas. El 48% opina que los hombres en general sí lo están, mientras que el 43% opina que no. Respecto a las relaciones sexuales antes del matrimonio, el 47% opina que no son ni buenas ni malas, un 40% que son buenas y un 12% que son negativas.

Por su parte, la encuesta del Grupo Iniciativa señala que la mayoría de las personas está de acuerdo con el derecho de todas las personas a usar anticonceptivos dentro o fuera del matrimonio (9 de cada 10). Esta proporción se incrementa entre las jóvenes de 20 a 33 años. En cuanto al acceso a anticonceptivos por jóvenes de ambos sexos, ésta recibe una calificación general de 7,9, en una escala de 1 a 10, la que se incrementa en las mujeres de los sectores D-E, más pobres, y aquellas de 20-33 años.

Es importante destacar que sobre el incremento del embarazo adolescente, las mujeres encuestadas califican con 9,2 la medida de focalizar la información en el sector estudiantil como una forma de prevención[7].

2.1. Sexualidad y Reproducción en Adolescentes.

Según la Segunda Encuesta Nacional de la Juventud[8] , la mayoría de los/as jóvenes entre 15 y 29 años declara haber tenido relaciones sexuales en alguna oportunidad. El inicio de las relaciones sexuales tiende a concentrarse entre los 15 y 20 años, apreciándose en las mujeres una iniciación más temprana que en 1994. Estos datos están indicando que en el Chile actual la juventud vive su sexualidad de una manera más abierta; no obstante, este proceso ocurre en medio de presiones y mensajes contradictorios.

Los/as adolescentes declaran conocer algunos métodos anticonceptivos (píldora, condón y calendario), pero una proporción muy alta no los usa en su primera relación sexual[9]. Un porcentaje significativo de los que utilizan alguno, escogen los más ineficaces (coito interrum-

---

[5] Rossetti, J. Sexualidad adolescente, un desafío para la sociedad chilena. Ediciones de la Biblioteca Nacional. Santiago, 1997.

[6] Encuesta de opinión pública. La vida sexual de los chilenos. Fundación Futuro. Santiago, mayo 2000.

[7] Grupo Iniciativa, 1999.

[8] Segunda Encuesta Nacional de la Juventud. Instituto Nacional de la Juventud. Santiago 1997.

[9] Rossetti, J. 1997.

pido y calendario)[10] exponiéndose al riesgo de embarazo no deseado, aborto, Enfermedades de Transmisión Sexual (ETS) y Sida, además de las consecuencias psicosociales del ejercicio precoz de las relaciones sexuales[11].

Un estudio comparativo[12] por nivel socioeconómico (NSE) realizado en la Región Metropolitana mostró que los/as del NSE bajo además de tener menos conocimientos sobre sexualidad y anticonceptivos, inician su vida sexual en forma más temprana, con mayor frecuencia y sin protección. Esto señala al NSE bajo urbano como el grupo de mayor riesgo. Esta constatación es válida para la juventud de origen rural.

La experiencia de los/as jóvenes de NSE altos de la Región Metropolitana es diferente. "Es altamente revelador que el uso de anticonceptivos en la primera relación sexual sea más acentuado en las y los jóvenes de NSE alto en comparación a los otros NSE, lo que está indicando la importancia de la educación en sexualidad y el conocimiento sobre anticonceptivos que estas/os jóvenes reciben, reduciendo su grado de vulnerabilidad tanto en la primera relación sexual como en las sucesivas. En este mismo sentido, se percibe el impacto positivo del tipo de educación que las y los adolescentes del NSE alto reciben, en la reducción de riesgo, al incrementar el uso frecuente de anticonceptivos de "alta eficacia" cuando tienen relaciones sexuales[13].

Desde el punto de vista demográfico, nuestro país se encuentra en "transición demográfica" con una tendencia a disminuir la tasa de fecundidad. Sin embargo, no ocurre lo mismo con las jóvenes: "si bien la tasa de embarazo en la adolescencia en Chile es la más baja de América Latina y el Caribe (60/1000), hay 41.530 nacimientos anuales de adolescentes entre menores de 15 a 19 años, indicador que corresponde al número de nacidos vivos de las mujeres entre estas edades.[14] La mayor parte de estos embarazos no son deseados, ocurren fuera del matrimonio y perturban el proyecto de vida de las mujeres adolescentes[15].

Según el INE, en 1978 la tasa de fecundidad específica de las adolescentes de 15 a 19 años fue de 62,8 nacimientos por cada 1000 mujeres, llegando a 67,3 nacimientos en 1998. El peso relativo de los nacimientos en adolescentes en Chile alcanza a un 15,6% del total de los nacimientos, cifra muy superior a la de 1969 (10.5%).

Se considera embarazo adolescente aquel que se produce entre los 15 y 19 años. Sin embargo, las estadísticas INE[16] sobre "nacidos vivos por grupos de edad de la madre" registran 1.175 nacidos vivos en el tramo de edad menores de 15 años. Esto no permite dimensionar la magnitud del embarazo adolescente, puesto que deja fuera todos aquellos embarazos que no llegan a término y aquellos que comienzan a los 19 años pero terminan en los 20 años[17]. La

---

[10] Sernam: Análisis de las Conductas Sexuales de las y los adolescentes, 1997.

[11] Ministerio de Planificación y Cooperación Informe SIE Nº 3 Salud de Los Jóvenes, mayo 1999. pág. 12. Además, ver Dides C., Hurtado J., Zorrilla S., 1998.

[12] Lavín F., Lavin P., Vivanco P. Estudio de conducta sexual en los /as adolescentes de la Región Metropolitana. Sernam/Unicerh, 1995, p. 56.

[13] Idem, p. 58.

[14] Anuario Demográfico. Instituto Nacional de Estadísticas, INE. Santiago, 1998.

[15] Op. Cit. Rossetti, 1997.

[16] Idem, pág.116, 1998.

[17] Tercer informe de avance. Propuesta Pública para la prevención de embarazo adolescente y apoyo al desarrollo de su sexualidad y afectividad. Universidad de Chile, junio 2000. pág. 2.

mayoría de estas madres cursan el nivel educacional básico, mientras que el 44,7% de ellas tiene de 10 a 12 años de estudio[18].

En Chile la planificación familiar es una práctica común en las mujeres adultas pero culturalmente se la considera inapropiada para las y los adolescentes. A pesar que pueden obtener métodos anticonceptivos en los servicios públicos de salud, este acceso no se difunde ni se ofrece explícitamente.

2.1.1. Educación en Sexualidad.

En el campo de la educación sexual es posible identificar una serie de iniciativas tendientes a resolver las carencias en la materia. Si bien existe una Política de Educación en Sexualidad desde 1993, aún existen insuficiencias y problemas respecto de la salud sexual y reproductiva de los y las jóvenes.

La educación formal tradicional, salvo algunas excepciones, se ha caracterizado por la incapacidad para establecer programas de educación sexual adecuados a las necesidades de la salud sexual y reproductiva de los/as jóvenes. Generalmente, la información que se entrega en los colegios tiene un enfoque biologicista y parcial.

La juventud valora la educación sexual en la enseñanza como un fuerte aporte al desarrollo personal. Es evidente que esta valoración les conduce a considerar que la información recibida al respecto es escasa y poco adecuada a sus necesidades.

Una de las acciones más destacadas estos últimos años corresponde a las Jornadas de Conversación sobre Afectividad y Sexualidad (Jocas). Definidas como una estrategia educativa, estaban orientadas a satisfacer las necesidades de aprendizaje en educación sexual de alumnos/as, sus padres y profesores/as. Esta estrategia se sustenta en un enfoque pedagógico centrado en los sujetos con participación de agentes educativos de la comunidad.

En un primer momento se realizaron Jocas bajo la responsabilidad del Ministerio de Educación-Programa de la Mujer, auspiciado y asesorado técnicamente por el Fondo de Población de las Naciones Unidas. La institución ejecutora de esta primera etapa fue Eduk (Educación para el mejoramiento de la Calidad de Vida). Su aplicación provocó un debate público donde los sectores conservadores criticaron sus contenidos y formas [19]. En 1995 se formó la Comisión Intersectorial de Educación Sexual y Prevención del Embarazo Adolescente compuesta por el Ministerio de Salud, el servicio Nacional de la Mujer, el Ministerio de Educación y el Instituto Nacional de la Juventud.

Luego, se implementaron las Jornadas Comunitarias de Conversación sobre Afectividad y Sexualidad (Joccas) como "una respuesta que el actual Gobierno de Chile ha propuesto al país para enfrentar, principalmente, los conocidos problemas en el área de la salud sexual y reproductiva que afectan a la población adolescente, tales como embarazos adolescentes, aborto, enfermedades de transmisión sexual y Sida, desde una perspectiva educacional basada en un enfoque dialógico y de fortalecimiento del sujeto que aprende como alternativa eficaz y legítima de promover aprendizajes significativos y relevantes"[20].

---

[18] INE, 1998.

[19] Jornadas de Conversación sobre Afectividad y Sexualidad. Ministerio de Educación/Programa de la Mujer. Santiago, 1996.

[20] Comisión intersectorial para la prevención del embarazo adolescente. Sernam, Coordinación Intersectorial. Material de apoyo para agentes educativos, Elementos para el reconocimiento de inquietudes adolescentes en desarrollo humano. Stuardo A., Oliveria MP., Böhme A. Guernica Consultores, S.A. Noviembre, 1998.

Actualmente existe una Comisión Interministerial para la Prevención de Embarazo Adolescente (Sernam, Mineduc, Minsal) la cual encargó a la Universidad de Chile la realización de una propuesta o lineamientos de una política pública para la prevención del embarazo adolescente y apoyo al desarrollo de su sexualidad y afectividad.

2.1.2. Respuestas del Estado.

Hasta 1997, el Ministerio de Salud no tenía una política dirigida a las y los adolescentes. Ese año se creó el Programa de Salud del Niño y el Adolescente, entre cuyas metas figura la creación de servicios de salud sexual y reproductiva y el fortaleciendo de acciones de prevención de ETS, VIH/Sida y embarazo adolescente. Sin embargo, a la fecha este Programa no cuenta con financiamiento, las actividades que desarrolla están enfocadas exclusivamente a los niños y no cuenta con una estructura que concentre los problemas de salud de este grupo. La atención de la adolescente madre en el sector público de salud, está incluida en el Programa de Salud de la Mujer. Como una respuesta a esta demanda éste definió como prioridad programática la prevención del embarazo no deseado en adolescentes. Para ello se constituyó una comisión mixta coordinada por el Programa de la Mujer que está elaborando las Normas de Atención y Coordinación de la Adolescente Madre (10 a 19 años).

Los registros de la atención de salud del adolescente se implementaron a partir de enero de 1995, pero no están desagregados por sexo y las atenciones en el nivel primario no especifican la causa del control y/o la consulta, por lo que no es posible analizar el perfil de la salud sexual y reproductiva en este grupo.

En nuestro país los/as adolescentes no son considerados como sujetos de derecho. La ausencia de una política en salud sexual y reproductiva dirigida a esta población contradice los acuerdos internacionales tomados por el país en la Conferencia de El Cairo, de Beijing. En ellas se consagró que hombres y mujeres (jóvenes o adultos) tienen derecho a estar informados, a tener acceso a métodos de regulación de la fecundidad seguros, efectivos, aceptables y financiables y contar con formas efectivas de prevención de ETS[21].

Las políticas públicas en salud sexual y reproductiva están principalmente dirigidas a aquellas mujeres que están embarazadas o que ya han sido madres. De esta manera, no están respondiendo a las necesidades de las jóvenes sexualmente activas no embarazadas. Tampoco refuerzan la responsabilidad sexual y reproductiva de los hombres adolescentes e invisibilizan su papel en el embarazo juvenil. Los pequeños esfuerzos de prevención se ven obstaculizados "...porque el personal de salud que quisiera tomar alguna iniciativa con adolescentes no lo hace, por temor a ser censurado, o que las mamás se vayan a quejar ante sus jefes"[22].

Respecto de los servicios públicos[23] los/as adolescentes no son considerados como titulares autónomos de atención. En una materia sensible como la sexualidad, es evidente la carencia de una política de participación que los vincule directamente.

---

[21] Unfpa. Reunión Regional sobre Salud Sexual y Reproductiva de los Adolescentes en América Latina: un compromiso con el futuro. San José de Costa Rica, 1997.

[22] Provoste, P. Los servicios públicos y los derechos de las mujeres. En Veredas por cruzar, 10 años del Instituto de la Mujer. Santiago, l997, p. 58.

[23] Valdés, T., Busto M. Sexualidad y reproducción. Hacia la construcción de derechos. Corsaps/Flacso.Santiago, 1994.

2.2. La Violencia Sexual.

2.2.1. Antecedentes.

En los últimos años, la violencia contra las mujeres ha sido objeto de investigación, instrumentos y campañas de prevención. Sus principales formas son la violencia doméstica y sexual. Esta última afecta en todo el mundo a mujeres sin distinción de edad, raza o clase social, vulnerando su dignidad y libertad. En la actualidad existe consenso mundial para considerarla un atentado contra los derechos humanos.

Las estadísticas reflejan sólo una parte del fenómeno puesto que el proceso de denuncia se ve obstaculizado por múltiples factores. Entre ellos, mecanismos inadecuados, prejuicios sociales y la cercanía afectiva de los agresores con respecto a la víctima. La mayoría de las agresiones sexuales son cometidas contra mujeres y niñas y el agresor suele ser un conocido o un familiar directo.

La reacción social es contradictoria. Mientras la violencia sexual ejercida por extraños a la víctima es fuertemente condenada, la que ocurre al interior de la familia es silenciada. Las implicancias de este fenómeno se relacionan con prácticas culturales e institucionales inequitativas respecto de género y edad. Tras esta lógica prima la creencia de que niños y mujeres tienen menos derechos que el jefe de familia, quien habitualmente ejerce este rol a través de la fuerza o la violencia.

Las consecuencias de la violencia sexual son difíciles de superar. Depresión, ansiedad, insomnio, pesadillas, sentimientos de humillación y autoculpabilización, disfunciones sexuales, pueden adquirir tal magnitud que perduran por años en la vida de las víctimas. A ello se agrega el riesgo de embarazo, la adquisición de ETS y la posibilidad de convertirse en el futuro en agresores sexuales.

2.2.2. Violencia Sexual en Chile.

Se estima que entre el 75 a 80% del total de los delitos sexuales no son denunciados. En ello influye el efecto de victimización secundaria debido al carácter engorroso de los procedimientos, la vergüenza de la víctima o su familia, y el hecho que el agresor sea un pariente o conocido.

El hecho de que el Estado no se haga parte “de oficio” en este tipo de procesos, refuerza la sensación de impunidad que tiñe estos casos e inhibe el rol de control ciudadano por parte de la sociedad.

La sección de peritajes del Instituto Médico Legal atendió 1.906 agresiones sexuales producidas en la Región Metropolitana en 1997. Del total de víctimas atendidas, el 80% fueron mujeres y el 66% correspondieron a menores de 14 años de ambos sexos.

El Centro de Atención a Víctimas de Atentados Sexuales (Cavas), señala que en Chile “se producen 20.000 delitos por abuso sexual al año, esto significa que cada 26 minutos ocurre una agresión de este tipo. Las principales víctimas son niñas/os menores de 11 años. Sólo el 10% de estos casos es denunciado oportunamente a través de los tribunales y el 3% recibe sentencia judicial (…) La violencia sexual en Chile, en la mayoría de los casos, se produce dentro del ámbito de la familia y del hogar y es ejercida por parientes o conocidos de las víctimas (...) Las estadísticas de los peritajes médicos realizados por el Servicio Médico Legal señalan que la mayor parte de los casos tratados involucran una relación previa entre agresor y víctima. Destacan en la Región Metropolitana (1997) las relaciones padre-hija (11,1%), otros familiares (24,8%) y otras como vecinos (8,1%), otros conocidos, conviviente de la madre, padrastros, u otros (36,3%), las que sumadas constituyen una mayoría absoluta

de los casos (80,3%). Es decir, sólo el 19,7% de los agresores son desconocidos para la víctima”[24].

Según el Servicio Nacional de Menores, en 1999 el 85% de los atentados delictuales correspondieron a violación y abuso sexual. El 47% de los abusadores conviven habitualmente con el o la menor. El 21% son conocidos de los/las menores y el 15% son parientes externos[25].

Considerando el impacto de la violencia sexual en Chile, es importante preguntarse por la aplicabilidad de la anticoncepción de emergencia (AE) en todas las mujeres en edad fértil que han sido violadas. La AE está regulada como píldora postcoital en las normas sobre paternidad responsable del Ministerio de Salud. Sin embargo, no se han redactado directivas al interior del Ministerio para que esta norma sea aplicada en la práctica.

El Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los refugiados, el Fondo de Población, Unicef y la Organización Mundial de la Salud, incorporaron la AE en el Paquete Inicial de Servicios Mínimos a ser entregado en los campos de refugio en todo el mundo. Esta decisión se basó en las sistemáticas violaciones de que son objeto las mujeres y niñas en los conflictos bélicos. La declaración inter-agencias señaló al respecto que: “La violencia sexual y de género está asociada fuertemente con situaciones donde hay movimientos forzosos de población. En este contexto es vital que haya acceso a anticoncepción postcoital de emergencia para aquellas mujeres que los soliciten”[26].

2.2.3. La legislación al respecto.

La ley chilena hasta hace poco reproducía los prejuicios y mitos acerca de la violencia sexual, desconociendo las formas y circunstancias en las cuales se cometen estos delitos.

En 1992, el gobierno de Patricio Aylwin envió al Congreso un proyecto de ley sobre violación y otros delitos sexuales. Algunas de las modificaciones propuestas fueron las siguientes:

-la descripción de las conductas de violencia sexual que constituirán delito, entre ellas el acceso carnal por vía vaginal, bucal o anal usando violencia o intimidación, abusando de la incapacidad mental o corporal de la víctima para oponer resistencia o cuando el ofendido sea un menor de 12 años con o sin consentimiento de éste;

-la inclusión de ambos sexos como víctimas;

-la incorporación de violación conyugal como delito;

-la eliminación de términos como doncella, mujeres de buena o mala fama;

-la posibilidad de acreditar lesiones físicas en todos los centros hospitalarios, sean públicos o privados;

-la eliminación del careo entre el agresor y la víctima como un trámite obligatorio y que la identidad de las víctimas de delitos sexuales se mantenga en estricta reserva, a menos que consientan libremente en su divulgación.

En 1994 el Gobierno de Chile, adhirió a la Convención Interamericana para Prevenir, Erradicar y Sancionar la Violencia Contra la Mujer, conocida como Convención de Belem do Pará. En Julio de 1999 fue promulgada la nueva ley sobre delitos sexuales, beneficiando ampliamente a las víctimas de violencia sexual.[27] Sin embargo, a pesar de estos avances, la magnitud de la

---

24 Plan Regional de Infancia y Adolescencia, III Región Atacama. Mideplan, 1998.

25 Diario “Las Últimas Noticias”, 8 de julio 2000.

26 Revista Mujer Salud. Rsmlac Nº 2/99.

27 Ley Nº 19.617 publicada en el Diario Oficial el 12 de julio de 1999.

violencia sexual está aún lejos de ser incluida en los programas de educación sexual ni en la capacitación del personal de salud[28].

2.3. Las Enfermedades de Transmisión Sexual.

Las enfermedades de transmisión sexual (ETS), incluyendo el VIH/Sida, representan un grave problema mundial de salud, tanto por su magnitud como por el impacto físico, psicológico y socioeconómico. Las ETS son un factor de infertilidad y riesgo de transmisión del VIH.

En 1999 se notificaron 2.152 casos de ETS con un promedio mensual de 179 casos. El 88,8% correspondió a personas de 15 a 44 años, siendo los grupos etarios con mayor número de casos los de 25 a 34 años (33,0%), 15 a 24 años (32,5%) y 35 a 44 años (20,6%). La edad promedio es de 30,5 años siendo levemente inferior en mujeres (29,5 años). Las mujeres jóvenes son especialmente propensas a contraer ETS, porque la inmadurez del cuello uterino incrementa las probabilidades de exponerse a agentes infecciosos. Las ETS no tratadas oportunamente pueden tener efectos negativos en la salud, incluidos la infecundidad, dolor pélvico crónico o cáncer al cuello del útero[29].

El 58% del total de casos notificados son mujeres, 476 corresponden a pacientes de control de salud sexual (comercio sexual) y 790 pacientes derivados de otros centros, consulta espontánea o contactos de pacientes.

El 41,1% corresponde a hombres sin que existan casos por derivación del control de salud sexual (control sanitarios).

Si se analizan los datos según ocupación se encuentra que en los hombres no se observan diferencias en el tipo de patologías notificadas según actividad, pero sí en las mujeres. Los dos grupos de actividad más declarados y que representan la mayoría de los casos de ETS notificados corresponden a comercio sexual (476 casos) y a dueña de casa (462 casos).

En Chile[30] la vigilancia epidemiológica se desarrolla a través del Sistema de Vigilancia de Enfermedades de Transmisión Sexual que cuenta con tres componentes:

1. Vigilancia Centinela de ETS: Este sistema se basa en la recolección de información en algunos lugares seleccionados que representan una población de 3.003.988 habitantes constituida por 1.491.914 hombres y 1.512.074 mujeres. Ellos representan el 20.0% de la población total del país según proyecciones de población para 1999[31].
2. Vigilancia Universal de Sífilis en embarazadas.
3. Vigilancia Universal de Sífilis Congénita.

Las ETS tienen directa relación con las conductas sexuales. Las cifras evidencian que las mujeres se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad que los hombres.

En un estudio de Flacso[32] sobre masculinidades populares, los hombres entrevistados dicen conocer el condón, es el único anticonceptivo que está a su alcance, saben que con él pueden evitar las ETS pero lo utilizan rara vez, principalmente para evitar embarazos. Más de la mitad manifestó que no lo había usado nunca.

---

[28] Rsmlac. Los consensos de El Cairo. Monitoreo como Práctica ciudadana de las Mujeres, 1999.

[29] Aprofa. Datos sobre salud sexual y reproductiva de los jóvenes en Chile. Santiago, junio 2000.

[30] Conasida: Boletín ETS. Boletín epidemiológico Nº 2. Mayo, 2000.

[31] Censo INE 1992.

[32] Olavarría, J.; Benavente, C.; Mellado, P. Masculinidades populares. Varones adultos jóvenes de Santiago. Santiago, 1998.

Por su parte, los adolescentes tienen una baja percepción de riesgo de contraer ETS. Un estudio del Sernam muestra que sólo el 3,5% de los jóvenes estudiados tiene conciencia del riesgo de contagio involucrado en las relaciones sexuales[33]. Con esto se evidencia la falta de educación sexual y campañas públicas de promoción del condón.

2.4. VIH/Sida.

2.4.1. Antecedentes.

Se calcula que hasta mediados de 1996 habrían muerto 5.8 millones de personas víctimas de Sida en todo el mundo[34]. Para el año 2000 se estima que el número de personas con VIH es de 40 millones a nivel mundial, de las cuales más de 13 millones serán mujeres[35]. La pandemia del VIH/Sida, está afectando principalmente a los países menos desarrollados. El número de personas viviendo con VIH está aumentando progresivamente sin que exista ni vacuna ni tratamiento para su cura.

El primer caso de Sida en un hombre en Chile se notificó en 1984. El de una mujer en 1985. Según la Comisión Nacional de Sida (Conasida), hasta el 30 de septiembre de 1999 se notificaron 3.262 enfermos y 3.963 portadoras/es. Las tasas más altas del Sida se concentran en las regiones Metropolitana, II y V. La tasa de incidencia acumulada de SIDA en Chile alcanza a 24.5 por 100.000 habitantes. Se ha informado el fallecimiento de 2.157 personas.

La seroprevalencia dentro de la población de hombres homo-bisexuales es mucho más alta. Hay evidencia que indica niveles de 20 a 25% de este grupo[36], índices coherentes con otros estudios de la región.

La agrupación Vivo Positivo, que reúne a personas viviendo con el VIH, considera que existirían unos 40 mil portadoras/es de los cuales, cuatro mil necesitan tratamiento farmacológico.

El 90% de los casos de Sida corresponde a hombres y el 10% a mujeres. Entre 1984 y 1997 se notificaron 65 casos en adolescentes[37]. Sin embargo, existe un crecimiento mayor de casos de Sida en mujeres en relación con los hombres.

Según Conasida el 91.6% de los casos declara que contrajo la enfermedad por transmisión sexual, un 6.6% por vía sanguínea y un 1.8% por vía vertical[38]. En las mujeres, el 70% declara que adquirió la infección por vía sexual, más específicamente, en contactos heterosexuales, 11.3% por una transfusión sanguínea, 3.8% por drogas intravenosas, 11.3% vertical y 3.8% no declarada[39]. Los casos de adquisición del VIH por dueñas de casa con pareja única está aumentando, también la adquisición por vía intravenosa. Se espera que también se incremente por la vía vertical (madre e hijo), debido al incremento de mujeres en edad fértil infectadas.

Desde 1985 se viene observando que las tasas de fecundidad en mujeres con VIH/Sida, entre 15 a 49 años, son más elevadas que las del total de mujeres para ese mismo grupo.[40] Esta situación obliga a formular algunas interrogantes acerca del acceso de las mujeres con

---

[33] Sernam. Análisis de las conductas sexuales de las y los adolescentes Región Metropolitana, 1997.

[34] Unaids, 1996.

[35] OMS, 1990.

[36] Corporación Chilena de Prevención del Sida. De amores y sombras: poblaciones y culturas de hombres homo y bisexuales en Santiago. Santiago, 1997.

[37] Aprofa, junio 2000.

[38] Conasida, marzo, 1998.

[39] Corsaps. Mujer y Sida en Chile. Hechos de Salud Nº 3. Santiago, agosto 1995.

[40] Idem, 1995.

VIH/Sida a servicios de planificación familiar y a información sobre las implicancias del virus en la vida sexual y reproductiva.

La escolaridad en las mujeres VIH/Sida es mayor. El 56% tiene un nivel de enseñanza media y superior, frente al 41% del universo femenino nacional que alcanza dicha escolaridad[41]. El 47% de las mujeres infectadas son dueñas de casa, el 12.5% son trabajadoras sexuales y el 9% realiza labores administrativas.

Por otra parte, las tasas globales de seroprevalencia en Chile se han mantenido relativamente bajas comparadas con Argentina, Brasil, México o con el Caribe. Pero esto no es más que un toque de suerte relativa, ya que las acciones tomadas para frenar el curso de la epidemia no han tenido la fuerza ni la cobertura necesarias para incidir masivamente en las prácticas de riesgo. En esto juega un papel importante el estigma asociado a las trabajadoras sexuales y hombres con prácticas homosexuales.

El Programa Conjunto de las Naciones Unidas para el SIDA (Onusida), utiliza tres categorías para describir la epidemia en un país: incipiente, focalizada y endémica. La nomenclatura cambió en 1999 a los términos incipiente, concentrada y generalizada. Ya que el nivel de seroprevalencia en Chile (25 casos por 100.000 habitantes) es relativamente bajo para la región, Conasida caracteriza la epidemia chilena como incipiente. Sin embargo, la seroprevalencia dentro de la población de hombres homo-bisexuales es mucho más alta. Hay evidencia que indica niveles de seropositividad de 20 a 25 por ciento de este grupo[42], tasas coherentes con otros estudios de la región.

2.4.2. Acciones Estatales /Políticas Públicas.

La creación de Conasida en el año 1990 significó un avance al colocar las acciones del Estado en el contexto de las grandes líneas adoptadas internacionalmente, las cuales consideran la prevención y la protección de los derechos humanos como ejes centrales.

Conasida lanzó una serie de campañas de sensibilización para advertir sobre el riesgo de adquirir el VIH y promover actitudes no discriminatorias. Apoyó iniciativas de prevención en el ámbito del comercio sexual y estímulo la educación sexual escolar, entre otras.

El Gobierno posicionó el debate en términos de una libre opción entre un abanico de estrategias preventivas. Sin embargo, esta defensa aparentemente liberal y amplia, contribuyó a garantizar defensa de los derechos de todos los y las ciudadanos/as y en particular aquellas/os que se enfrentaban de manera prioritaria del riesgo.

En cuanto a los tratamientos, desde la aparición del primer medicamento anti-retroviral para el VIH (AZT) el Estado ha respondido aumentando el presupuesto y otorgando el acceso a las nuevas terapias. No obstante, el paciente que cumple con los requisitos del protocolo exigido no tiene garantizado el acceso, más bien pasa a integrar una lista de espera para postular a los medicamentos disponibles en el Servicio correspondiente. Según Conasida se entregan 1.500 terapias. La mitad de los pacientes reciben triterapia y la otra mitad biterapia lo cual implica de un 50% a un 60% de cobertura en el sistema público[43].

En 1997, Chile fue nombrado como uno de cuatro países partícipes en un programa piloto de Onusida para aumentar el acceso a los medicamentos por VIH-Sida. Aunque el programa debiera abaratar los costos y expandir el beneficio, se está lejos de universalizar la cobertura.

---

41 Idem, 1995.

42 Corporación Chilena de Prevención del Sida, 1997.

43 Diario “La Tercera”. “Piden reducir costos de drogas contra el Sida”, 10 de julio 2000.

Hoy es necesario difundir información e instrumentos preventivos a la población sexualmente activa, especialmente aquellas más vulnerables, entre ellas jóvenes, hombres con conductas homosexuales, trabajadoras/es del comercio sexual y mujeres.

Durante estos años, la educación preventiva sobre el VIH-Sida y la promoción del preservativo han enfrentado escollos y resistencias. Es responsabilidad del Estado proteger a sus ciudadanos, no hacerlo implica violar el derecho a la vida.

3. LA REPRODUCCIÓN EN CHILE.

Puesto que desde 1974 no se han realizado encuestas de fecundidad, no se cuenta con la información que permita conocer los comportamientos específicos y expectativas de mujeres y hombres.

3.1. La Fecundidad.

Durante las últimas cuatro décadas las tasas de fecundidad se han reducido a la mitad. Según los datos censales, la tasa global de fecundidad (TGF) fue de 5,3 hijos por mujer en 1969 disminuyendo a 2,3 en 1998[44]. Chile tiene una tasa de crecimiento demográfico anual de 1.4%

La reducción de la fecundidad ocurre en un escenario de profundos cambios económicos, sociales y culturales los que inciden directamente en la disminución del crecimiento poblacional. Al analizar la fecundidad en términos de la edad de la madre, se observa que entre 1978 y 1998 en todos los grupos de edad a partir de los 20 años la tasa de fecundidad disminuyó. Sin embargo, entre las adolescentes de 15 a 19 ésta aumentó de 62,8 a 67,3 nacimientos por 1000 mujeres.

Esta disminución general se interpreta como una consecuencia directa del uso de métodos anticonceptivos modernos desde que se inició el Programa de Planificación Familiar en Chile en 1964. Según el Informe Guttmacher, otro factor de incidencia sería el alto número de abortos provocados.

Una variable importante con respecto a la fecundidad es el número de hijas/os deseados. A lo que se suma la carga exigida a las mujeres actuales y la falta de recursos que apoyen el ejercicio de la maternidad.

3.2. El Derecho a tomar decisiones reproductivas de manera informada y segura

La falta de información y educación obstaculiza el ejercicio de la responsabilidad reproductiva. La falta de servicios especializados y una oferta limitada de métodos anticonceptivos (MAC) incide en los embarazos no deseados (el 21% de los partos) y en la práctica del aborto (35% de los embarazos no deseados).

A pesar de la cobertura de salud, “no se cuenta con información que permita establecer la demanda insatisfecha de métodos anticonceptivos, ni con estudios que actualicen los datos contenidos en el Diagnóstico de Salud Reproductiva de MAC por parte de las mujeres, permitiendo comparar niveles educacionales, socioeconómicos y grupos de edad”[45].

---

44 Anuario Demográfico, INE, 1998.

45 Idem, p. 15-16.

3.2.1. Uso de Anticonceptivos.

La finalidad del Programa de Planificación Familiar, implementado en 1965 por el Gobierno de Eduardo Frei Montalva, fue disminuir la mortalidad por aborto. La Asociación Chilena de Protección de la Familia (Aprofa) colaboró directamente con el Servicio Nacional de Salud de la época. Durante el régimen militar se continuó con una política que reconocía la obligación del Estado de crear condiciones para el ejercicio de la paternidad responsable, mediante la regulación de la fertilidad, culminando en 1977 con la firma de un convenio con Aprofa para colaborar con actividades en beneficio de la salud de la madre y el bienestar familiar. Sin embargo, en 1979 se suspendieron las actividades de educación sobre anticonceptivos, aunque continuó su entrega a través de los establecimientos de salud. En los 90 el tema de los derechos reproductivos está entre las actividades del Minsal, pero no se han recuperado las actividades de promoción.

Usuarias en el programa responsable en el Servicio Nacional de Salud, por método. 1990-1997[46]

Método	1990	1994	1997
Dispositivos intrauterinos	449.260	521.272	580.360
Anovulatorios	146.346	176.159	220.734
Otros	12.661	18.303	22.087
Total Usuarias SNSS	608.267	715.734	823.181
Total mujeres 15-44 años	3.189.517	3.360.132	3.467.657
Porcentaje de usuarias	19,1	21,3	23,7

Fuente: Anuario de Atenciones y recursos 1996, Minsal.
Base de Datos Sernam, Minsal

Si bien en Chile el control de la fecundidad con métodos contraceptivos reversibles se ha generalizado, las cifras indican que la tasa de usuarias de MAC era aproximadamente de un 2% en 1967, ascendiendo considerablemente hasta 1976 para luego estabilizarse en un 20% aproximadamente. En 1995 el Minsal reportó que el 20% de la población asignada de mujeres en edad fértil estaba en el programa de paternidad responsable.

Las estadísticas de planificación familiar están incompletas debido a la ausencia de un sistema nacional de información que incluya el servicio privado de salud, la venta de anticonceptivos a través de farmacias, encuestas de población y seguimiento de las usuarias.

Las actividades de PF y la administración MAC son coordinadas por el Programa de Salud de la Mujer del Departamento de Programas de las Personas del Ministerio de Salud. Sus acciones se focalizan hacia mujeres en edad fértil (15 a 49 años) quienes representan el 25% de la población total del país.

Hasta 1992, los MAC eran proporcionados por la Agencia Internacional para el Desarrollo de Estados Unidos (AID), Desde entonces son suministrados por el Estado a través de los Ser-

[46] Sernam. Informe del Gobierno de Chile sobre el cumplimiento de los compromisos contraídos en la Cuarta Conferencia Mundial de la Mujer, Igualdad, Desarrollo y Paz, Beijing, 1995. Santiago, 2000. pág. 35

vicios de Salud los cuales realizan diagnósticos de necesidad. Pese a ello aún son muy pocos los Servicios que disponen de una oferta mayor a tres métodos[47]. En la mayoría de los consultorios de atención primaria éstos son el dispositivo intrauterino (DIU) con la T de Cobre 380, pastillas combinadas y condones. Algunos Servicios disponen además de pastillas de progestágenos puros usadas generalmente por las mujeres durante la lactancia.

Un estudio realizado por el Instituto Chileno de Medicina Reproductiva (Icmer)[48] en dos consultorios públicos, encontró que de 180 ingresos a un MAC, 63% correspondieron a dispositivo intrauterino, 33% a pastillas y 4% a condones. En la Encuesta de Fecundidad realizada por Aprofa/Cerc, el 50.9% usaba un dispositivo intrauterino, el 23.6% la píldora, 10% otros métodos y el 15.5% estaba esterilizada. En un 98,8%, las atenciones por MAC son realizadas por matronas. Actualmente el Código Sanitario autoriza a esta profesional a prescribir medicamentos hormonales.

Según la encuesta Cerc/Aprofa[49], un 55,6% de las mujeres urbanas encuestadas y un 53,6% de las mujeres rurales usan algún MAC para regular su fecundidad. "Considerando la edad de las mujeres usuarias de anticonceptivos(...)las solteras se encuentran menos protegidas que las mujeres casadas y convivientes. En la zona urbana las estudiantes se protegen menos, en la zona rural en tanto, son las jubiladas y dueñas de casas quienes aparecen con menos uso de anticonceptivos"[50].

Según datos del Minsal en el primer semestre de 1996, el total de ingresos a un método anticonceptivo se distribuyó en 58.14% a dispositivo intrauterino, 35.72% a hormonales y 6.14% a otros métodos[51].

3.2.2. Anticoncepción de Emergencia.

Se trata de métodos ampliamente usados en la mayoría de los países del mundo, especialmente después de una relación sexual desprotegida o en caso de violación. La OMS no ha señalado contraindicaciones pero debe considerarse como una alternativa de uso ocasional.

3.2.3. Esterilización.

La esterilización es ampliamente usada en el mundo. Cabe destacar, sin embargo, que en muchas sociedades la esterilización ha sido impuesta sin el consentimiento de las usuarias y en otros casos aparece como alternativa frente a una oferta insuficiente de MAC, restringiendo la libre decisión. La esterilización ha sido orientada hacia las mujeres. No existen programas y acciones de vasectomía en los servicios públicos, ni se cuenta con un diagnóstico sobre lo que ocurre en el sector privado.

a) Esterilización Quirúrgica Femenina.

Según la resolución vigente 003 del Ministerio de Salud del 1 de septiembre de 1975 "la esterilización no será considerada como actividad de regulación de fecundidad y sólo podrá practicarse por razones de orden médico". Si existieran otras causales médicas, no previstas en

---

[47] Organizaciones que trabajan en el seguimiento internacional de políticas de salud sexual y reproductiva establecen que una oferta amplia de anticoncepción es equivalente a 8 MAC.

[48] Icmer/Fondecyt. Evaluación y mejoramiento de la calidad de atención en servicios de planificación familiar. Santiago, 1994-1996.

[49] Encuesta Cerc/Aprofa. Encuesta de fecundidad. Chile 1989-1990. En Boletín Aprofa Nº 12. Santiago, 1993.

[50] Información personal Laboratorio Silesia, agosto 1998.

[51] Minsal, 1996.

el decreto, podrían ser aceptadas por una comisión integrada por tres especialistas. Además, se debe contar con la aprobación escrita de la mujer y su pareja.

En nuestro país la esterilización no es un MAC de fácil acceso para las usuarias del sistema de salud pública. En los servicios privados, la esterilización no está sujeta a la autoridad sanitaria, y para realizarla sólo basta el acuerdo entre la usuaria y el médico tratante, lo que implica que la población de más recursos tiene mayores posibilidades de ejercer sus derechos sexuales y reproductivos.

Las estadísticas disponibles sobre esterilización son escasas. Según la encuesta Aprofa/Cerc (1989 y 1990), un 10.4% de las mujeres urbanas y un 16.6% de las mujeres rurales estaba esterilizada por ligadura tubaria. El mayor porcentaje de mujeres esterilizadas tenía entre 40 y 44 años, tanto en la población urbana como rural, la mayoría de las mujeres era casada en el sector urbano (13.5%) y separada o viuda en el sector rural (30%). Las mujeres de nivel socioeconómico alto estaban esterilizadas en un mayor porcentaje que las de niveles socioeconómicos más bajos urbanos y rurales.

La información registrada por el Minsal indica que en 1996 se realizaron 13.674 esterilizaciones femeninas en todos los Servicios de Salud del país, de las cuales un 95.3% fueron por causas gineco-obstétricas y sólo un 4.6% por causas médicas. Más del 80% del total de las mujeres esterilizadas tenían 30 años y más[52]. En resumen, las limitaciones legales que se imponen en nuestro país a la esterilización quirúrgica femenina, expresan desigualdades de género.

b) Esterilización Química.

Conviene tratar de manera particular la introducción de la esterilización química en Chile a través de la quinacrina. La quinacrina es una substancia química administrada en cápsulas o gránulos que se insertan en el útero a través del canal cervical. Ella produce inflamación y fibrosis obstruyendo el orificio de las trompas de Falopio. El Dr. Jaime Zipper desarrolla esta investigación desde los años 70 en tres hospitales. Los casos totales de 1979 a 1999 son de 2.700 procedimientos efectuados en el Hospital San José, Sótero del Río de Santiago y Regional de Valdivia[53]. Con todo, las estimaciones de un centro de estudios norteamericano que suministró los pellets señalan que las esterilizaciones alcanzarían a 5 mil[54]

La quinacrina ha sido usada en mujeres chilenas pese a las recomendaciones contrarias señaladas por organismos internacionales. Por otra parte, la mayoría de las mujeres que participaron en esta investigación desconocían el carácter experimental del método[55].

Para sus investigadores y el Minsal, la quinacrina es atractiva porque es un método barato que se aplica en forma ambulatoria. Sin embargo, desde el punto de vista de los derechos sexuales y reproductivos es importante que los resultados de las investigaciones, tanto de estudios clínicos como toxicológicos, aseguren su inocuidad.

---

[52] Casas, L. y Solimano, G. Esterilización voluntaria. Antecedentes seleccionados. Documentos Corsaps. Santiago, 1998.

[53] Antecedentes proyecto investigación esterilización femenina voluntaria con pellets endouterinos de quinacrina, Minsal 14 de octubre, 1999.

[54] The Center for Research an Security. Mr. Mundford's organization. CIA World Factbook 1997-98. OMS

[55] Icmer/Corsaps. Quinacrina: Esterilización química en la mujer. Antecedentes seleccionados. Santiago, 1998.

En este sentido la OMS ha recomendado realizar más pruebas in vitro y en vivo. Por su parte el Instituto de Salud Pública prohibió su uso ya que los antecedentes científicos disponibles no permiten conocer sus efectos secundarios[56].

En la Conferencia Internacional sobre Población y Desarrollo, El Cairo '94 y posteriormente en la IV Conferencia Internacional sobre la Mujer, Beijing ‘95, se estableció que la esterilización voluntaria descansa sobre el derecho individual a regular la fecundidad. Lo mismo es pertinente para las investigaciones. De hecho, en uno de los acuerdos de la Conferencia de El Cairo se estableció que:

“Todas las investigaciones sobre productos de regulación de la fecundidad y de salud sexual y reproductiva deben realizarse teniendo en cuenta las normas éticas y técnicas aceptadas y las condiciones culturales de investigación biomédica. Es preciso prestar especial atención a la supervisión de los anticonceptivos y sus efectos secundarios. En todas las fases del proceso de investigación deben tenerse en cuenta los puntos de vista de los usuarios, en particular de las mujeres y de las organizaciones femeninas” (capítulo XII. Tecnología, Investigación y Desarrollo, párrafo 12, 16).

El uso de la quinacrina como método de esterilización femenina ha puesto en evidencia la necesidad de revisar los actuales programas de salud de las mujeres y de MAC.

3.2.4. Reproducción asistida

La información sobre reproducción asistida es escasa. La Unidad de Análisis del Departamento de Coordinación e Informática del Minsal señala no disponer de información estadística sobre este tema. Según datos de la Red Latinoamericana de Reproducción Asistida de 1997, en Chile existen 6 centros que reportan datos respecto al número de procedimientos efectuados. Estos centros son: Unidad de Medicina Reproductiva Clínica Reñaca, Viña del mar; Programa de Fertilización Asistida I.D.I.M.I., Unidad de Medicina Reproductiva, Clínica Alemana, Unidad de Medicina Reproductiva, Clínica Las Condes, Unidad de Medicina Reproductiva, Clínica Las Nieves en Santiago; Centro de Diagnóstico Sanatorio Alemán en Concepción. El año 1997 reportaron 656 procedimientos.

3.3. Morbimortalidad Materna.

Desde hace tres décadas la morbimortalidad materna ha descendido. No obstante, las cifras son aún excesivas respecto de lo que debiera ser la realidad en un país con un crecimiento económico importante y una óptima cobertura de atención prenatal y de parto intrahospitalario. Este déficit aparece más claro cuando se consideran las cifras de países desarrollados y el acceso a los avances de la tecnología.

En la mayoría de las muertes por aborto (12 en 1997), alrededor de 2/3, ocurren por otras causales, entre las cuales se ha evidenciado una discreta alza en las muertes en el período de puerperio, lo que constituye una señal de alarma para las instituciones de salud. Las muertes maternas indican, que además de las insuficiencias en el acceso a la atención y la calidad de la misma, coexisten desigualdades de género, clase, etnia, territorio y edad.

56 The World Street Journal. 10 julio 1998.

Muerte Materna según edad. Chile 1994 - 1998

EDAD	1994		1995		1996		1997		1998	
	Nº	Tasa	Nº	Tasa	Nº	Tasa	Nº	Tasa	Nº	Tasa
< 15	0	0	1	0.96	0	0.0	0	0.0	0	0.0
15 - 19	7	0.18	5	0.13	7	0.18	3	0.07	3	0.07
20 - 34	47	0.23	51	0.26	37	0.19	45	0.24	35	0.19
> 35	19	0.59	29	0.88	19	0.56	13	0.37	17	0.48
TOTAL	73	0.25	86	0.31	63	0.23	61	0.22	55	0.20

Tasa por mil Nacidos Vivos. Programa Salud de la Mujer.
Fuente: Anuarios de Demografía INE.

3.3.1. Morbimortalidad por Aborto.

El aborto inducido es un problema de salud pública puesto que constituye una de las primeras causas de muerte materna. Además de ser un problema de salud, colectivo e individual, se trata de un asunto de derechos humanos que involucra aspectos valóricos, psicológicos, sociales, legales, políticos y económicos. En Chile existe una prohibición absoluta del aborto, pues no se permite ni siquiera en los casos en que la vida de la mujer corre peligro. A pesar de ello, más de un tercio de los embarazos (35%) terminan en abortos realizados en clandestinidad constituyendo un riesgo para la salud y vida de las mujeres.

Las razones de un aborto son múltiples. Los métodos a los cuales recurren las mujeres difieren según el estrato socioeconómico. Las más pobres recurren a maniobras abortivas de bajo costo y al riesgo por lo que la ley actúa permanentemente sobre ellas.

Estudios recientes sobre la incidencia del aborto inducido, indican que Chile tiene una de las tasas más altas de América Latina. Las estimaciones del número de abortos clandestinos que se practican anualmente en el país son de 159.650, con una tasa anual de 4.5 abortos por cada 100 mujeres de 15 a 49 años (The Alan Guttmacher Institute, 1994). Otros investigadores informan 150.000 (Viel B, 1990) y 200.000 (Requena M, 1990). Según el Informe Guttmacher, de 451.800 embarazos 35% terminaron en un aborto inducido. La principal causa de muerte materna la constituye el aborto, con una tasa de 9 por 100.000 nacidos vivos[57]. Según datos de Aprofa, en Chile se realizan 160 mil abortos clandestinos, de los cuales cerca del 9% corresponden a adolescentes[58].

Los egresos hospitalarios por aborto en los servicios de salud públicos y privados del país en 1993 fueron 32.621, con una tasa de 112.3 por 1.000 nacidos vivos. Si se contabilizan sólo los abortos atendidos en SNS, el número es de 26.011 en 1993 y de 23.024 en 1995[59]. Según Guttmacher esta cifra llegó a 44.470 en 1990 y el número ajustado para excluir los abortos espontáneos fue de 31.930. Se calcula que una de cada cuatro mujeres requieren hospitalización después de un aborto[60].

---

[57] Minsal, 1995.

[58] Aprofa, junio 2000.

[59] Minsal

[60] The Alan Guttmacher Institute. Aborto clandestino: una realidad latinoamericana. New York, 1994.

Tasas de egreso hospitalario por abortos atendidos por Servicios de Salud y Clínicas Particulares. Tasas por 1.000 nacidos vivos

Año	Tasas por 1.000 nacidos vivos
1990	118,8
1993	112,3
1995	103,5

Fuente: Departamento de Informática Minsal.

Existe una proporción desconocida de mujeres que no requieren hospitalización. Para el Minsal, del total de abortos, un tercio son espontáneos y 2 tercios son provocados. Según el Informe Guttmacher, del 100% de las mujeres que sufren aborto inducido, 31% presentan complicaciones y 24% se hospitalizan. Otros investigadores reportan que por cada hospitalización por aborto complicado existen dos casos más sobre los cuales no se sabe nada[61] y que sólo se hospitalizaría el 42%[62] o el 38% [63].

El tratamiento médico de las mujeres con complicaciones por aborto tiene un costo económico importante para los sistemas nacionales de salud. Se requiere hospitalización, intervención quirúrgica, antibióticos, anestesia y transfusiones de sangre. Chile ha sido uno de los países pioneros en el estudio de los costos financieros del aborto. Las investigaciones realizadas en la década del sesenta demostraron que el tratamiento de las complicaciones del aborto clandestino agotaba los recursos económicos y de sangre, siendo éste uno de los factores que determinó el inicio del programa de planificación familiar en el país. Más recientemente, otro estudio encontró que las mujeres que acuden a los servicios de salud por complicaciones derivadas del aborto requieren entre 2.6 y 5 días de hospitalización y que el costo económico nacional para el tratamiento de estas complicaciones es de 15 millones de dólares al año[64].

El ingreso al sistema público de salud por abortos con complicaciones se ve dificultado por normativas internas de varios establecimientos hospitalarios, que obligan al personal a ejercer una función represiva ajena a la práctica médica. Estas consisten en denunciar a las mujeres que acuden en estado grave. El 80% de las denuncias a la policía provienen e establecimientos hospitalarios.Un gran número quedan sin defensa en los tribunales. La criminalización, los tratos vejatorios y los tiempos de reclusión representan costos afectivos, morales, económicos, sociales y violaciones a los derechos humanos que no sólo repercuten sobre las mujeres, convalescientes o con secuelas biomédicas, sino también sobre sus familias.

Estas normativas represivas son incoherentes con la función sanitaria y con la calidad de atención requeridas por la comunidad internacional para la atención del aborto complicado.

61 Viel, B., 1975

62 Medina y Kaempfer, 1978

63 Molina y col., 1981.

64 Lavin, P., 1994.

M.E.F. Protegidas % Usuarias C/anticonceptivos,
Mortalidad Materna, Mortalidad Materna por Aborto
Chile 1951 - 1998

Años	Mort.Materna	Mort.Aborto	M.E.F. protegidas % usuarias c/anticonceptivos
1951	32.5	6.3	-
1955	27.6	7.8	-
1960	29.9	10.7	-
1965	27.9	9.9	6
1970	16.8	7.1	13.7
1975	13.1	4.8	23.7
1980	7.3	2.8	26.7
1985	5.0	1.3	23.6
1990	4.0	0.7	17.3
1995	3.1	0.7	19.9
1998	2.0	0.5	22.5

Tasa por 10.000 Nacidos Vivos
Fuente: Anuarios INE Depto. Coordinación e Informática Programa Salud de la Mujer. Matrona Ana Ayala G.

Según el cuadro anterior, a pesar de que las muertes por aborto siguen ocurriendo en Chile, éstas han disminuido. A la vez ha aumentado el porcentaje de usuarias que usan anticonceptivos.

En el informe del Gobierno de Chile sobre el cumplimiento de los compromisos contraídos en la IV Conferencia Mundial de la Mujer de Beijing 95, se plantea "el actual Gobierno se propone abordar integralmente desarrollando políticas intersectoriales de prevención del aborto, principalmente desde educación, salud y Servicio Nacional de la Mujer"[65].

3.3.2. Cáncer Cérvico Uterino.

Algunos países de América Latina y el Caribe registran las tasas de incidencia más altas del mundo en cáncer cérvico uterino, ocasionando anualmente 25.000 muertes. En la mayoría de los países de la región, la mortalidad por este tipo de cáncer se ha mantenido estable en los últimos 30 años y es más elevada entre las mujeres cuyo acceso a los servicios de salud es limitado.

El 60% de los casos de cáncer cervical invasivo afecta a mujeres entre los 35 y 60 años de edad. El cáncer cérvico uterino es una enfermedad prevenible y totalmente curable si se detecta precozmente.

[65] Sernam. Informe del Gobierno de Chile sobre el Cumplimiento de los compromisos contraídos en la Cuarta Conferencia Mundial de la Mujer, Igualdad, Desarrollo y Paz, Beijing, 1995. Santiago, 2000.

En 1983, Chile se situó en el cuarto lugar en frecuencia de cáncer invasor del cuello uterino entre los países del continente americano (OMS, 1996). Se estima que en nuestro país, la incidencia de cáncer invasor del cuello uterino es de 30 por 100.000 mujeres al año[66].

En Chile, este tipo cáncer ocupa el cuarto lugar entre las muertes por cáncer en las mujeres, con 731 fallecimientos en 1995 y una tasa bruta de mortalidad de 10.2 por 100 mil mujeres. En las mujeres de 35 a 64 años, el cáncer cérvico uterino junto al cáncer de mama, representa el 40% de las muertes por cáncer.

La mortalidad en menores de 25 años es prácticamente inexistente. El riesgo de muerte se produce a partir de los 35 años. Esta patología ocupa el primer lugar entre las muertes de tumores malignos en la mujer de 30 a 54 años y más del 80% de las muertes se producen en mujeres entre 40 y 60 años.

De acuerdo al Minsal el análisis de la morbilidad por cáncer cérvico uterino se dificulta por la falta de registros adecuados. Se estima que la incidencia anual de cáncer invasor es alrededor de 1.500 casos nuevos. La mayor tasa de años de vida potencial perdidos por cáncer en la mujer corresponde al cáncer al cuello del útero (12 por 100.000)[67].

El Minsal cuenta con un Programa de Pesquisa y Control de Cáncer de cuello uterino donde fundamentalmente se busca "disminuir la tasa de mortalidad y la tasa de incidencia por cáncer invasor a través de detectar la enfermedad en etapas pre-invasoras y tratarla oportunamente"[68].

Este programa cuenta con algunas estrategias entre las que se destaca la promoción educativa, comunicacional y comunitaria para incentivar la toma de PAP en el grupo de riesgo, es decir de mujeres de 25 a 64 años.

A pesar de que en el último quinquenio se ha producido una declinación de la curva de mortalidad por cáncer cérvicouterino, éste ocupa el cuarto lugar entre las muertes por cáncer en las mujeres, indicando que las campañas de prevención no son exitosas. Esto se relacionaría con la postergación del autocuidado por parte de las mujeres.

3.3.3. Cáncer de Mama.

En Chile el 42% de los casos de tumores malignos en las mujeres de 35 a 59 años son evitables y alcanzan un 18%. Según datos del INE las defunciones por tumores malignos de la mama representaban el 2,7% con una tasa de 13,1 por 100.000 habitantes[69]. El cáncer de mama ocupa el segundo lugar en la tasa de años de vida potencial perdidos por cáncer (100 por 100.000).

En el total de egresos por cáncer femenino, los producidos por tumor maligno de mama ocupan el segundo lugar después de cáncer cérvico uterino.

El 47% de las muertes por cáncer de mamas se producen en la Región Metropolitana, mientras que la Región del Biobío con un 14,6% se ubica en segundo lugar. En el tercer lugar está Valparaíso con un 12%.

---

66 Mayerson, D. y col. Cáncer invasor del cuello uterino. En: ginecología. Pérez A. Santiago,1995.

67 Minsal: "Orientaciones para la pesquisa y control del cáncer de mama", 1998

68 Minsal. Orientaciones para la pesquisa y control del cáncer cervicouterino, 1998.

69 INE, 1988

El Minsal cuenta con el Programa de Pesquisa y Control de Cáncer de Mama cuyo objetivo es "disminuir la mortalidad por cáncer de mama a través del aumento de la pesquisa de cánceres en etapas I y II, realizando tratamientos adecuados y oportunos"[70].

3.4. Cáncer de Próstata.

Respecto del cáncer de próstata el Minsal entrega las siguientes cifras: en el año 1997, se registraron 1.126 muertes, equivalentes a una tasa de 15,56 por cien mil habitantes. En el año 1998 se constata un aumento, puesto que el número de muertes es de 1.218 y una tasa de 16,60 por cien mil habitantes.

3.5. La Menopausia en Chile.

En todos los países las mujeres viven mas años que los hombres. La vejez tiene en la mayoría de las sociedades, tanto para hombres y mujeres una connotación negativa que se traduce en marginación, aislamiento y discriminación. Esta marginación es mucho más marcada en las mujeres.

El hecho de que las mujeres vivan entre 20 a 30 años después de los 50 años, junto con la incorporación de las mujeres al mercado laboral y los cambios que ha tenido la estructura familiar en los últimos años, crea una serie de nuevos problemas. Se requieren programas de salud que garanticen el bienestar físico, mental y emocional de las mujeres en la menopausia y en la vejez, así como una seguridad social que les permita vivir con dignidad.

La menopausia es un tema silenciado y desconocido por lo que se acepta fácilmente su medicalización. En Chile la intervención médica en el tratamiento de la menopausia se ha hecho cada vez mas frecuente a través de la Terapia de Reemplazo de Estrógeno y Progesterona. En general no se informa a las mujeres de la existencia de terapias alternativas que pueden ayudar a sobrellevar las molestias de este período sin recurrir a tratamientos hormonales.

La Terapia de Reemplazo Hormonal aunque puede beneficiar a muchas mujeres significa riesgos para la salud. Estos se relacionan con: el incremento del riesgo de enfermedad cardíaca y embolia; incremento del riesgo de cáncer de mama; incremento del riesgo de enfermedad biliar; crecimiento acelerado de fibromas uterinos; mayores procedimientos médicos y gastos; dependencia en las hormonas; continuación o reanudación de los períodos en mujeres que no han sufrido histerectomías[71].

El Programa de Salud de la Mujer del Minsal se propone asumir la salud de la mujer desde una perspectiva integral y plantea incorporar a la atención todo su ciclo vital. Es así como existe consulta especializada en materia de climaterio, incorporando un modelo de atención específica que se espera implementar en forma masiva. Su objetivo es prevenir y detectar las patologías más frecuentes en este período del ciclo vital de la mujer.

Sin embargo, es un hecho que existe una gran desprotección de las mujeres adultas mayores ya que en el plano de la salud su acceso no está garantizado para todas, los planes del sistema privado de atención en salud son muchas veces inaccesibles.

3.6. La Calidad de la Atención en Salud Sexual y Reproductiva.

Los estudios sobre calidad de atención y género en servicios de salud reproductiva y planificación familiar en Chile, son escasos y recientes. Se constata que los avances en los indicadores biomédicos no van acompañados del incremento de la calidad de atención desde una perspectiva de género. Existen muchas carencias en los distintos niveles y estamentos, como

---

70 Minsal Orientaciones para la pesquisa y control del cáncer de mama. 1998. pág. 15.

71 Ourselves, Growing Older, citado en Rsmlc, 1/93.

gestión en salud, infraestructura, recursos materiales y humanos y relaciones interpersonales. Además, no se incorpora la satisfacción de necesidades y el ejercicio de derechos de las y los usuarias/os. Si bien el Programa de Salud de la Mujer ha incorporado la Consejería de Salud Sexual y Reproductiva PF y MAC, su cobertura en el 1er semestre de 1998 sólo alcanzó a 29.841 consejerías[72].

En un estudio realizado por Icmer[73], utilizando metodología cualitativa y cuantitativa para evaluar la calidad de atención en dos servicios públicos de planificación familiar, las matronas entrevistadas refirieron que los factores que dificultaban la calidad de atención eran: infraestructura en mal estado; materiales e insumos escasos; poca variedad de MAC; atender con sobrecarga asistencial; tener evaluaciones centradas en la cantidad, no en la calidad; incorporación insuficiente de temas prioritarios en la atención (ejemplo: sexualidad); y dificultades en motivar al personal del equipo de salud.

Al observar la atención provista por las matronas, se observó en general una relación de respeto y calidez con las usuarias, pero en muy pocas atenciones las profesionales indagaron sobre los conocimientos, mitos o miedos que las usuarias tenían acerca de los MAC, ni acerca de sus características de vida. No se realizaron actividades educativas grupales, las orientaciones individuales contenían escasa información sobre los métodos y pocas se utilizó material de apoyo audiovisual. También se observó una actitud “maternalista” por parte de las proveedoras, con escasa participación de las usuarias en la elección del método.

Algunas profesionales tenían conocimientos desactualizados y/o incorrectos sobre contraindicaciones, efectos secundarios y eficacia de los métodos.

En esta investigación se realizó también la revisión de 180 fichas clínicas, constatándose que más de la mitad (63%) de todos los ingresos a un MAC correspondían a dispositivos intrauterinos (DIU). Un 14% de las usuarias asistió sólo a la visita en que inicia el método, un 52% de ellas discontinuó el método o el seguimiento en el primer año. Hubo una pérdida elevada de seguimiento en un consultorio (50%) y baja en otro (10%) durante el primer año. Las usuarias de DIU y pastillas tuvieron un promedio de controles similares, 3.3 y 3.6 respectivamente en el primer año de seguimiento[74].

Otro estudio que evaluó la calidad de atención en salud reproductiva en 3 hospitales y 4 consultorios del área occidente de Santiago[75] entre 1993 y 1995, mostró que: las usuarias tenían obstáculos para acceder a la atención, tales como la distancia, y el costo monetario; el tiempo de espera era prolongado; había ineficiencia en el sistema de referencia y contrarreferencia; y había condiciones de infraestructura, señalización, higiene y confort deficientes en los establecimientos estudiados.

Las usuarias percibían a los y las profesionales como técnicamente seguros, pero distantes y apresurados; a los estamentos administrativos y paramédicos como responsables del maltrato; y a las matronas como las prestadoras que más las apoyaban.

El nivel de expectativas de las usuarias en relación a la atención era bajo, y las normas administrativas eran rígidas, no ajustándose a la vida cotidiana, carentes de humanidad y

---

[72] Información Programa Salud de la Mujer y de la Prioridad Nacional de Salud Reproductiva y Sexual. Minsal, 1998.

[73] Icemr/Fondecyt, 1997.

[74] Idem.

[75] Matamala, M. I. et al. Calidad de atención y Género. ¿Salud reproductiva de las mujeres?. Santiago, 1995.

algunas susceptibles de ser violadas mediante pagos en dinero, especialmente en lo referente a acompañamiento y visitas en la atención del parto, puerperio y cáncer cérvico uterino.

Se apreció en las y los prestadoras/es una actitud defensiva bastante generalizada, tendientes a colocar barreras a la incorporación del entorno familiar de las mujeres usuarias. También se observó ausencia de potenciación de decisiones informadas y empoderamiento de las mujeres; delegación de la responsabilidad de la anticoncepción sólo en la mujeres; ausencia de información indispensable; e instancias educativas prácticamente inexistentes o inadecuadas.

En una investigación (1992), acerca de la percepción, sentido y significado de la maternidad, el postparto y la lactancia, en mujeres de sectores populares de la comuna de Conchalí[76] se constató que la percepción de las usuarias sobre las relaciones con el personal de salud eran negativas, destacando el vínculo entre conocimiento y poder como déficit central. Las mujeres referían que el personal de salud se consideraba con autoridad, por el hecho de haber realizado estudios, para retarlas o enojarse con ellas cuando les parecía que habían sido descuidadas o que no habían cumplido con alguna indicación. Frente a esto se sentían maltratadas y se autopercibían como "ignorantes". Las mujeres declararon que la actitud del personal de salud las hacía sentir con: miedo a ser rechazadas y a molestar si preguntaban algo; ser consideradas "simples" e incapaces de comprender muchas cosas, a veces sin comprobarlo; responsables frente a cualquier problema que se presentara; temor a que la ausencia de diálogo con el personal de salud redundara en consecuencias graves o negativas para ellas o sus hijos/as.

Las usuarias refirieron también que el tiempo que les dedicaban era escaso, la atención descuidada y que en los consultorios eran percibidas como desocupadas u ociosas. Las hacen esperar mucho tiempo en la sala de espera ocasionando diversos problemas, ya que la mayoría de ellas trabajaban remuneradamente fuera o dentro de su casa. Las usuarias entrevistadas en este estudio enfatizaron que lo más importante era recibir un "buen trato"; que los servicios estén limpios y la atención sea puntual; que el personal de salud les dé información y orientación que responda a sus reales intereses y necesidades y que se mejore la infraestructura de consultorios y hospitales.

Según un estudio[77] de 1995, la mujer pobladora accede a los servicios de salud no como sujeto autónomo de derecho a la salud, sino en tanto madre y mediadora de la salud de la familia. "Entre los problemas que ofrece esta modalidad de participación femenina en los servicios públicos destaca (...) que requiere mujeres en su casa a tiempo completo (...) Por ello se ha señalado que por esta vía se refuerza la división sexual de roles al igual que la pobreza femenina (...) las mujeres que trabajan remuneradamente no pueden acceder a estos servicios"[78].

El problema es que el consultorio aún sigue siendo visualizado como lugar de atención para las madres y tanto las jóvenes como las mujeres mayores no son percibidas como sujetos de prevención y atención.

---

[76] López, S. et al. Percepción de la calidad de atención en salud de un grupo de mujeres de sectores populares. En: Realidades y desafíos de mujeres que trabajan en salud reproductiva. Santiago, 1992.

[77] Provoste, P., 1997.

[78] Idem.

Finalmente, los servicios no desempeñan un rol formador/educador que permita promover la autonomía de mujeres y hombres. Entre las razones evocadas por el personal de salud se encuentra normalmente la sobrecarga laboral.

3.6.1. Calidad de Atención y las Prestadoras Mujeres.

Aproximadamente el 70% del personal de salud son mujeres. Muchas de ellas desempeñan doble jornada laboral sufren estrés y múltiples manifestaciones de daño físico, psicológico y/o social. Toleran condiciones de trabajo inadecuadas caracterizadas por una sobrecarga asistencial y bajas remuneraciones. Soportan esta situación bajo el discurso social que invoca su abnegación y sacrificio.

Su ausencia de poder en el mundo del trabajo muchas veces lo ejercen con las usuarias, haciendo valer su condición de pertenecer a una institución de salud.

La formación académica en el área biomédica también refuerza la inequidad de género. Los aspectos socioculturales y psicológicos de la salud no se incorporan eficientemente en los curriculum de las escuelas que forman a los profesionales de salud. La ausencia del enfoque de género impide ponderar el impacto de las desigualdades en la salud de las mujeres.

II. FUNDAMENTOS ÉTICOS Y POLÍTICOS DE ESTE PROYECTO DE LEY:

1. INTRODUCCIÓN.

El proceso de construcción del proyecto de ley sobre Derechos Sexuales y Reproductivos implica plantearse ¿por qué necesitamos un proyecto de ley en el ámbito de los derechos sexuales y reproductivos? ¿Cuál es su justificación política y ética?

Existen a lo menos cuatro niveles que dan respuesta a la necesidad de un Proyecto de Ley en la perspectiva de su justificación política y ética:

1. Un nivel de diagnóstico, que identifica transformaciones culturales y sociales expresadas a través de comportamientos, cuya invisibilidad social e institucional genera carencias y sufrimientos. Este nivel se expresó ampliamente en la primera parte de este documento.
2. Un nivel jurídico, que permiten exigir del Estado y de las instituciones un deber de coherencia. Este deber se explicita a través de fundamentos y principios que sostienen la estructura jurídica del Estado chileno, así como respecto de tratados y acuerdos internacionales ratificados por éste en conferencias donde se promueven los Derechos Sexuales y Reproductivos. Este segundo nivel se encuentra presente en los Fundamentos Jurídicos y en el articulado del proyecto de ley.
3. Un nivel político, donde los Estados contemporáneos cada vez más consideradan la participación ciudadana como elemento prioritario para la constitución de la vida comunitaria. En consecuencia, la ciudadanía se mantiene y profundiza por medio de la construcción de Derechos.
4. Un nivel discursivo, donde las reflexiones y referencias permiten conectar los comportamientos individuales con hechos sociales e intersubjetivos, a saber: libertad, autonomía, igualdad/equidad y empoderamiento. Estos conceptos constituyen vehículos a través de los cuales se reconocen experiencias vitales que conectan la lógica de la ciudadanía con la ética.

A continuación desarrollaremos los dos últimos niveles que dan cuenta de la justificación política y ética.

2. FUNDAMENTOS POLÍTICOS:

2.1. La Democracia y la Promoción de Derechos.

Mayoritariamente los discursos sobre la política, en particular los de la filosofía política, buscan resolver el desafío provocado por su nacimiento. Este desafío se enuncia de forma simple: en el centro de toda vida política se anida un conflicto que puede destruir las comunidades.

Las democracias actuales proponen una serie de procedimientos para evitar los conflictos. Las sociedades se constituyen en función de una institución jurídica que asegura la igualdad de sus componentes respecto del goce de sus riquezas y los límites del poder. El Estado está presente en diferentes instancias que limitan y controlan su tendencia a la autonomización. Este mismo Estado se convierte en una instancia que preserva la igualdad. La comunidad se distribuye en segmentos visibles con el fin de reconocer sus necesidades y reivindicaciones; finalmente, se establecen procedimientos que aseguran la negociación y la elaboración de consensos entre los interlocutores y la sociedad en su conjunto.

La visibilización y aceptación de la identidad de los diferentes segmentos que componen cada comunidad se expresa a través de dos caminos: por un lado, el reconocimiento de actores sociales, dotados de derechos, de reivindicaciones y organizaciones, lo que constituye la base para los procesos de consenso; por el otro, se reconocen los derechos individuales, independientemente de toda funcionalidad social.

Los procedimientos democráticos tienen por objeto encauzar el conflicto, limitar su alcance y privilegiar la representatividad de los interlocutores.

En el marco de las democracias modernas la ciudadanía constituye el eje sobre el cual se mide su desarrollo y progreso. A través de éste es posible constatar el estado de igualdad de las personas que componen una comunidad, el respeto de las diferencias, la limitación de los poderes políticos, económicos y tecnocráticos y el respeto de los estatutos profesionales.

El desarrollo de la ciudadanía constituye un horizonte de esperanza y de posibilidades abiertas sobre la manera en que las personas esperan vivir su vida en el trabajo, en el consumo, la vivienda, la vida afectiva y sexual, el tiempo libre, etc.

Actualmente el concepto de ciudadanía puede definirse, en la perspectiva de Thomas Marshall, como el “derecho a tener derechos”. El concepto de ciudadanía implica, entoces:

a. La idea de autonomía: la ciudadanía sólo se puede desarrollar en una sociedad de personas.
b. Las personas tienen derechos civiles, políticos y sociales.
c. Un/una ciudadano/a con autonomía y derechos establece una particular relación con el Estado, el cual asegura los derechos constitucionales y las instancias organizativas e institucionales para ejercerlos.
d. El ejercicio de la ciudadanía implica un sentido de pertenencia a determinada comunidad, posibilitando que quienes la componen establezcan relaciones entre ellos y el Estado.

Durante siglos la noción de derechos ciudadanos se sostuvo por la buena voluntad del Estado. El vuelco fundamental se produce cuando los Derechos se convierten en parte constitutiva de la sociedad civil, la cual se concibe como origen y control del poder.

En realidad, los derechos en general constituyen el marco desde el cual se puede hablar de ciudadanía. La ciudadanía implica deberes y responsabilidades: no se ejerce en el vacío, sino en el marco de instituciones concretas. Es un proceso de aprendizaje de las personas para ejercer derechos y deberes y es la creación de un marco institucional democrático que posibilite la construcción de una ciudadanía plena.

Finalmente, la ciudadanía y su profundización implican la aparición de una serie de nociones nuevas en la vida política como el derecho al bienestar, el acceso equitativo a la riqueza social, la posibilidad de optar y regular la vida social en su conjunto.

2.2. Vida Pública y Vida Privada.

La construcción de derechos conecta la vida pública y privada. Esta relación, en la perspectiva de la ciudadanía, se explica esencialmente por dos razones: por un lado, el accionar de la mayor parte de las instituciones de la sociedad se vincula con la vida privada, piénsese, por ejemplo, en la educación de los/as niños/as, en las instituciones de salud y en las distintas formas que adopta actualmente el consumo.

La sexualidad es parte constitutiva de la vida de las personas. La sexualidad comprende un complejo de fenómenos biosocioculturales y síquicos que incluyen la afectividad de las personas, los grupos y las relaciones sociales, las instituciones, los lenguajes y los sistemas de representaciones.

Es evidente que la sexualidad, el placer como constitutivo de la subjetividad y la libertad para tomar decisiones, es parte de la ciudadanía si los Estados actuales aceptan nociones tales como bienestar y calidad de vida. Esto se justifica aún más cuando se constata que la sexualidad ha sido históricamente espacio de dominación, violencia y esclavitud.

Los derechos sexuales y reproductivos buscan refundar la relación entre lo público y lo privado. Se trata de un cambio de paradigma en el campo de la vida sexual y reproductiva. A partir de los derechos sexuales y reproductivos las políticas de población y de fecundidad se desarrollan a través de la capacidad de regulación de las personas. Las múltiples dimensiones de la sexualidad la sitúan en el plano de la vida pública y justifican, en el marco de la construcción de ciudadanía, la promulgación de un proyecto de ley sobre los Derechos Sexuales y Reproductivos.

Finalmente, la justificación política de los derechos sexuales y reproductivos se sostiene en la capacidad de regular, garantizar y promover espacios públicos adecuados para las permanentes transformaciones de los patrones culturales.

2.3. Conceptos que justifican el proyecto de ley Marco.

La lógica de la ciudadanía que caracteriza a la democracia se sostiene en una serie de conceptos que se constituyen en referencias que pueden ser objeto de reflexión y discusión. Estos conceptos permiten conectar los comportamientos individuales con los grandes relatos sociales, son fuente de reflexión de lo que acontece a cada persona y permiten el involucramiento de la ética.

Muchos son los conceptos identificados en la construcción del proyecto de ley sobre los Derechos Sexuales y Reproductivos. Tres son fundamentales: libertad, autonomía e igualdad/equidad/ empoderamiento.

2.3.1. Libertad

La libertad se encuentra profundamente involucrada en los derechos sexuales y reproductivos en dos niveles decisivos. Por una lado, la sexualidad ha sido espacio de dominación y esclavitud a lo largo de la historia, expresión de una pérdida inaceptable de libertad en el campo de la intimidad y de la afectividad.

Esta ausencia ha permitido la violencia de género, el maltrato y el abuso sexual de menores, retardando una reacción social y comunitaria al respecto. Los derechos sexuales y reproductivos reivindican la exigencia de libertad en todos los ámbitos de la vida de las personas concebidas como ciudadanos/as.

Por otra parte, históricamente la libertad ha consistido en la capacidad de instaurar nuevos comienzos en la vida individual y colectiva. La libertad permite el nacimiento de acciones creativas que instauran nuevas condiciones de existencia para la justicia social e individual.

Preservar la libertad en el ámbito de la sexualidad y de la afectividad es equivalente a conferir a la subjetividad de cada persona, la posibilidad de un accionar responsable, voluntario y creativo en el ámbito de los comportamientos sexuales y afectivos.

2.3.2. Autonomía.

La noción de autonomía ha sido objeto de múltiples publicaciones y reflexiones. Se define la autonomía como la capacidad que tiene cada persona para adoptar normas, reglas y criterios que permiten la construcción de una voluntad individual, expresada en múltiples comportamientos y respetuosa de la autonomía de las otras personas.

La autonomía no quiere decir ni autarquía, ni rechazo de toda trascendencia, ni un dominio total de la vida psíquica. Nacemos y vivimos en medio de otros, en una sociedad que no hemos elegido, en un medio lingüístico, en una cultura específica.

En el campo de los Derechos Sexuales y Reproductivos la noción de autonomía es central. Ella manifiesta la decisión y la voluntad de acompañar el conjunto de procesos que se desprenden de la vida sexual y afectiva sin olvidar la propia biografía, el respeto de los/las otros/as y la exigencia de derechos que aseguren el adecuado desarrollo de la vida individual.

La autonomía es la posibilidad para que a cada persona se les reconozcan sus derechos, sin renunciar a la propia identidad, a sus deseos y proyectos. Es a partir de esta noción que podemos relacionar la ética, los derechos y el sujeto. La noción de sujeto en el contexto de la autonomía, se refiere a aquel que es capaz de tomarse a sí mismo como objeto de reflexión y comportarse en coherencia.

2.3.3. Igualdad/ Equidad/ Empoderamiento.

Es posible afirmar que las nociones de igualdad/equidad/empoderamiento son parte de un mismo proceso.

La igualdad/equidad cuando se promueve por medio de derechos hace visible el espacio legítimamente ocupado por cada persona. La visibilidad permite y posibilita el empoderamiento. A través de éste las personas se apropian de su realidad social convirtiéndose en actores.

En muchos casos la construcción de nuevos derechos es precedida por el empoderamiento. Esto acontece sobre todo cuando los nuevos derechos encuentran dificultades para ser consagrados puesto que surgen oposiciones y resistencias. En estos casos el empoderamiento no sólo precede los derechos, sino que debe perdurar después que éstos han sido promulgados.

La igualdad en el campo de los Derechos Sexuales y Reproductivos precisa el empoderamiento y la capacidad de asumirse de forma autónoma. Este empoderamiento es aún más importante cuando abordamos el amplio tema de la supresión de la desigualdad de género.

La relación entre perspectiva de género y Derechos Sexuales y Reproductivos introduce estos derechos en el ámbito de la igualdad de género, de la autonomía de las personas respecto de los estereotipos sociales, de la promoción y del reconocimiento de las diferencias.

Las dificultad de la igualdad/equidad de género es que supone un tipo de igualdad que impone el reconocimiento y la aceptación de la diferencia. De ahí la íntima relación entre igualdad/equidad y empoderamiento.

3. FUNDAMENTOS ÉTICOS.

Habitualmente la ética se enuncia a través de principios, pero su presencia en el mundo social e individual se expresa a través de la capacidad de discusión y diálogo, de apropiación y traducción de estos principios a los problemas concretos de las personas. La ética que esconde e ignora el contenido de los problemas y las circunstancias de las vidas individuales es un freno a la autonomía, a la construcción de derechos y a la profundización de la ciudadanía.

La justificación ética de este proyecto de ley amerita una distinción entre interpretación y apropiación. La interpretación está presente en toda actividad de la vida y en particular en la construcción de ciencias y saberes. Pero la ética es algo más que la interpretación. Es la capacidad de apropiarse de las interpretaciones en el marco de la propia vida y de la corporalidad. Esta apropiación genera una nueva capacidad de interpretación, atenta a las realidades individuales profundas.

La justificación ética de este proyecto se concentra en dos aspectos específicos:

En primer lugar, a través de la necesidad de volver visibles comportamientos, decisiones y opciones que se expresan en el ámbito de los Derechos Sexuales y Reproductivos. Su invisibilidad impide la reflexión y la evaluación ética de las prácticas en el campo de la sexualidad y afectividad. El reconocimiento, evaluación y reflexión de estos comportamientos son esenciales para la profundización de la ciudadanía que se expresa en función de nociones como bienestar, calidad de vida, acceso equitativo a la riqueza social, posibilidad de opción, de regulación y de responsabilidad individual y colectiva.

En segundo lugar, la ética que se desarrolla en el ámbito del sujeto y de la subjetividad permitiendo la apropiación individual de los derechos que se desprenden de la ciudadanía, corregir y enriquecer estos derechos en función de la experiencia personal.

Al respecto, los Derechos Sexuales y Reproductivos manifiestan una nueva manera de comprender la ciudadanía y la democracia de las diferencias. Este tipo de democracia se manifiesta como un gran progreso respecto de formas políticas anteriores, puesto que estos derechos permiten la existencia de comunidades que al ser capaces de convivir con la diferencia incorporan los nuevos patrones culturales sobre sexualidad y afectividad.

Diferencia y subjetividad son fuente de reflexión esencial del campo de la ética. En este sentido, los Derechos Sexuales y Reproductivos abren la posibilidad de vivir la propia sexualidad protegida por la información y el acceso a servicios, pero también como un espacio de subjetividad profunda en conexión con otras realidades.

Finalmente, la ética nos plantea un desafío que sobrepasa los Derechos Sexuales y Reproductivos, esto es construir discursos, generar reflexiones que tengan por objeto dar cuenta de la vidas cotidianas, en lugar de construir modos que terminan por esclavizar, ignorar y despreciar los comportamientos más íntimos y vitales.

III. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DEL PROYECTO DE LEY:

1. SÍNTESIS HISTÓRICA DE LOS DERECHOS SEXUALES Y REPRODUCTIVOS.

Los Derechos Humanos constituyen el marco general en el cual se construye la noción de Derechos Sexuales y Reproductivos. En consecuencia, el presente proyecto de ley es una iniciativa que complementa los enunciados del artículo 5º de la Constitución Política del Estado.

Los Derechos Sexuales y Reproductivos son un reflejo del carácter progresivo de los Derechos Humanos. Estos últimos no se agotan en un catálogo determinado, pues están incluidos todos aquellos que pertenecen a todas las personas, por el solo hecho de ser tales.

Los Derechos Humanos responden al desarrollo de las sociedades, al reconocimiento que los Estados han transgredido derechos fundamentales y que la comunidad internacional tiene la responsabilidad de asentar una cultura de respeto y promoción de ellos.

En la década del 50 y especialmente durante los años 60, se origina una creciente preocupación por los temas de población y desarrollo por parte de los países más ricos. En especial respecto de la pobreza y el elevado crecimiento poblacional en los países denominados subdesarrollados. A fin de preservar los equilibrios político-económicos de la postguerra e impedir que el aumento de la población empobrecida se conviertiera en fuente de inestabilidad política, se desplegaron esfuerzos para influir en los comportamientos reproductivos de las personas en estos países. Unido al apoyo económico, se implementan, con mayor o menor eficacia, políticas y programas de Planificación Familiar o Paternidad Responsable tendientes a disminuir el crecimiento poblacional con la promesa de un mayor desarrollo económico. Estas políticas de población tuvieron por principal objetivo disminuir las tasas de fecundidad. Sin embargo, las políticas y programas no se elaboraron a partir del reconocimiento de los derechos y libertades fundamentales de las personas, en especial de las mujeres.

En consecuencia, la comunidad internacional comenzó a esbozar los conceptos de derechos reproductivos como fundamento de cualquier intervención en el comportamiento reproductivo de la población. Es así como en la Conferencia Mundial de Derechos Humanos celebrada en Teherán de 1968, se reconoce que “los padres tienen el derecho humano fundamental de determinar libremente el número de sus hijos y los intervalos entre los nacimientos”. De esta manera se sientan las bases para el progresivo reconocimiento y desarrollo de los Derechos Sexuales y Reproductivos. Por primera vez se afirma como un derecho humano fundamental, que son las personas quienes deben tomar las decisiones acerca del número y espaciamiento de los hijos que desean tener.

Posteriormente, en 1974, en la Conferencia Mundial de Población de Bucarest, a pesar de la persistencia de los enfoques que estimaban necesarias las políticas de control de la población dirigidas a los países del tercer mundo, se reafirmó la noción de derechos fundamentales en torno a las decisiones reproductivas. Se reconoció como un derecho de los individuos (no ya de las parejas ni tampoco restringido a los padres), la capacidad de decidir sobre la regulación de la fecundidad, enfatizando las responsabilidades del Estado en cuanto a proporcionar información, educación y los medios que permitan a los individuos su ejercicio.

Estos son los primeros hitos en el reconocimiento de derechos fundamentales con respecto a la toma de decisiones reproductivas de las personas y manifiestan claramente la voluntad política de la comunidad internacional en este sentido.

Desde 1980, la comunidad internacional ha llegado a nuevos consensos a propósito del reconocimiento de estos derechos como parte integrante de los derechos humanos. Derechos que deben ser acompañados de la voluntad política necesaria para que puedan ser efectivamente ejercidos por todas las personas, sin distinciones ni discriminaciones en virtud de sexo, edad, condición socioeconómica, religión, origen racial, estado civil, idioma o cualquier otra condición. Para alcanzar el debido reconocimiento, respeto, protección y promoción de estos derechos, además se reconoce como necesario que sean los propios Estados quienes adopten medidas positivas tendientes a garantizar su efectivo goce por parte de todas las personas. Fundamental para el progresivo reconocimiento de los Derechos Sexuales y

Reproductivos han resultado la Conferencia Mundial de Derechos Humanos, la Conferencia Internacional sobre Población y Desarrollo El Cairo '94 y la IV Conferencia Mundial de la Mujer, Beijing '95.

2. CONCEPTO DE LOS DERECHOS SEXUALES Y REPRODUCTIVOS.

Los Derechos Sexuales y Reproductivos son definidos como derechos y libertades fundamentales que corresponden a todas las personas, sin discriminación, y que permiten adoptar libremente, sin ningún tipo de coacción o violencia, una amplia gama de decisiones sobre aspectos consustanciales a la vida humana como son la sexualidad y la reproducción. Estos derechos implican contar con información y acceso a los servicios y medios que se requieren para ejercer estas decisiones.

Estos derechos y sus enunciados se construyen o coligen de otros derechos básicos ya contemplados en instrumentos internacionales sobre Derechos Humanos. Se basan en el principio de la libertad sexual, lo que significa decidir por sí mismo, cuándo y con quién tener relaciones sexuales, libre de coacción, violencia, reproche, discriminación y sin otros límites que la no-transgresión de la libertad sexual de otras personas. También conlleva el derecho a tener la posibilidad de alcanzar el máximo de placer, el bienestar y la felicidad posibles. Significa autodeterminar la vivencia, experiencia y significación de la propia sexualidad, tenga ésta o no una finalidad procreativa, expresando la sexualidad a lo largo de toda la vida.

La libertad sexual comprende la libertad reproductiva. Esto significa que todas las personas pueden decidir libre, informada y responsablemente si desean o no procrear. Luego, todas las personas tienen derecho a decidir el número y espaciamiento de sus hija/os.

Como consecuencia del ejercicio de los Derechos Sexuales y Reproductivos, todas las personas tienen derecho a alcanzar el más elevado nivel de salud sexual y reproductiva. La salud sexual y reproductiva corresponde a lo definido por la Organización Mundial de la Salud y que se encuentra contenido en el Programa de Acción de la Conferencia Internacional de Población y Desarrollo:

“La salud reproductiva es un estado general de bienestar físico, mental y social, y no de mera ausencia de enfermedades o dolencias, en todos los aspectos relacionados con el sistema reproductivo y sus funciones y procesos. En consecuencia, la salud reproductiva entraña la capacidad de disfrutar una vida sexual satisfactoria y sin riesgos y de procrear, y la libertad para decidir hacerlo o no hacerlo, cuando y con que frecuencia. Esta última condición lleva implícito el derecho del hombre y la mujer a obtener información de planificación de la familia a su elección, así como a otros métodos para la regulación de la fecundidad que no estén legalmente prohibidos, y acceso a métodos seguros, eficaces, asequibles y aceptables, el derecho a recibir servicios adecuados de atención de la salud que permitan los embarazos y partos sin riesgos y den a las parejas las máximas posibilidades de tener hijos sanos. En consonancia con esta definición de salud reproductiva, la atención de salud reproductiva se define como el conjunto de métodos, técnicas y servicios que contribuyen a la salud y al bienestar reproductivo al evitar y resolver los problemas relacionados con la salud reproductiva. Incluye también la salud sexual, cuyo objetivo es el desarrollo de la vida y de las relaciones personales y no meramente el asesoramiento y la atención en materia de reproducción y de enfermedades de transmisión sexual” (párrafo 7.2).

Para tomar y consecuentemente ejercer las decisiones reproductivas, en el contexto del respeto y protección que los Derechos Humanos, las personas deben contar con toda la in-

formación, educación y orientación en materias de sexualidad y reproducción, así como también con servicios de atención integral y con medios o métodos adecuados.

Todas las personas tienen derecho a ser informados y asesorados con el fin de permitir la vivencia de la sexualidad libre del riesgo de contraer enfermedades (incluyendo ETS y VIH/Sida) y embarazos no deseados. Es de especial interés reconocer los derechos de los y las adolescentes a ejercer sus Derechos Sexuales y Reproductivos sin discriminación, tanto en el acceso a servicios como a la información para preservar su salud sexual y reproductiva.

Asimismo, la protección de estos derechos debe tender a la promoción de relaciones igualitarias entre hombres y mujeres, procurando modificar los patrones estereotipados, la valoración social de ambos géneros eliminando los prejuicios y prácticas basadas en ideas de inferioridad o superioridad de los sexos.

El Estado de Chile ha hecho expreso reconocimiento que los Derechos Sexuales y Reproductivos son un conjunto de Derechos Humanos, ya recogidos en instrumentos internacionales y en el ordenamiento jurídico nacional.[79]

Los derechos que han servido de piedra angular de los Derechos Sexuales y Reproductivos son: el derecho a la vida, la igualdad ante la ley, la integridad física y síquica, la libertad y seguridad personal, el derecho a la privacidad e intimidad, el derecho a la salud, el derecho a la educación. Ellos se encuentran consagrados en la Constitución Política de Chile, en disposiciones de la Declaración Universal de Derechos Humanos, del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y en la Convención Americana de Derechos Humanos.

3. DERECHOS SEXUALES Y REPRODUCTIVOS EN EL MARCO DEL DERECHO INTERNACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS.

Los derechos fundamentales se erigen bajo el principio de no discriminación, es decir la prohibición de todo trato arbitrario en razón de sexo, orientación sexual, raza, edad, estado civil, clase social, origen étnico, religión y minusvalías.

Las normas del Derecho Internacional sobre Derechos Humanos imponen la obligación a los Estados no sólo a no transgredirlos, sino también a adoptar medidas para la promoción, protección y difusión de tales derechos, a través de la promulgación de leyes e implementación de políticas públicas encaminadas hacia su ejercicio efectivo.

Es importante resaltar que las obligaciones que el Estado de Chile ha contraído en esta materia obligan a todos los poderes del Estado. En efecto, ello significa que es obligación del Gobierno implementar políticas públicas para la promoción y garantía de tales derechos, e impulsar leyes en este sentido. Al Poder Legislativo le toca promover y aprobar tales iniciativas. El Poder Judicial, por su parte, debe asegurar y garantizar que los derechos aquí establecidos sean respetados, adoptando todas las medidas conducentes a su efectivo ejercicio, declarando como ilegales o arbitrarias todas aquellas prácticas que transgredan tales derechos. No hacerlo constituye una flagrante violación a los instrumentos internacionales de Derechos Humanos que Chile ha suscrito y que son además parte de nuestro ordenamiento jurídico.

Cabe destacar que la discusión jurídica y política sobre estos derechos debe hacerse a la luz y amparo del derecho internacional de los derechos humanos.

---

[79] Documento Oficial de Chile a la Conferencia Internacional sobre Población y Desarrollo, 1994.

En el Derecho Internacional de los Derechos Humanos existen dos tipos de instrumentos con que la comunidad internacional regula el ejercicio de los derechos y libertades fundamentales. Por un lado, las convenciones o tratados internacionales que generan efectos vinculantes o de obligatoriedad de los compromisos estatales adquiridos por unos y otros. Entre estos instrumentos jurídicos internacionales, con relevancia en el reconocimiento de Derechos Humanos vinculados a los Derechos Sexuales y Reproductivos, se encuentra el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, la Convención Americana de Derechos Humanos, La Convención para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer, la Convención de los Derechos del Niño/a, la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer y la Convención sobre la Eliminación de la Discriminación en la Esfera de la Enseñanza.

En 1979 se aprueba la Convención para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, contemplando una serie de derechos que corresponden a hombres y mujeres en condiciones de igualdad. Esta Convención fue adoptada por nuestro país en 1989 y se refiere entre otros derechos, a la capacidad autónoma de las personas de tomar decisiones en materia de reproducción, así como a contar con toda la información, los medios, servicios y atención médica que permitan efectivamente ejercer estos derechos, sin ninguna forma de discriminación.

Esta convención representa un gran avance en orden a configurar un estatuto sobre Derechos Sexuales y Reproductivos inspirador de legislaciones domésticas. Es, sin duda, una fuente muy importante de la cual citamos alguna de sus normas más significativas:

El artículo 16.1 letra e) que consagra la piedra angular de los derechos reproductivos establecido en la Conferencia de Teherán de 1968 a saber: “derechos a decidir libre y responsablemente el número de sus hijos y el intervalo entre los nacimientos y a tener acceso a la información, la educación y los medios que les permitan ejercer estos derechos”.

El artículo 5 letra a) sobre tomar todas las medidas apropiadas para “Modificar los patrones socioculturales de conducta de hombres y mujeres, con miras a alcanzar la eliminación de los prejuicios y las prácticas consuetudinarias y de cualquier otra índole que esté basada en la idea de la inferioridad o superioridad de cualquiera de los sexos o en funciones estereotipadas de hombres y mujeres”;

Por otra parte, se encuentran los instrumentos jurídicos que no tienen un carácter vinculante para los Estados, sin perjuicio del peso político y la posibilidad de que las obligaciones se transformen en costumbre internacional o ius cogens[80]. En efecto, la Declaración Universal de Derechos Humanos, pese a no tener el carácter de un instrumento vinculante, tiene un fuerte peso moral y político. Existe una amplia gama de Declaraciones y Documentos emanados de Conferencias Mundiales o Regionales que tienen este carácter. Entre ellas se cuentan la Declaración y Programa de Acción de la Segunda Conferencia Mundial de Derechos Humanos de Viena, el Programa de Acción Regional para las Mujeres de América Latina y El Caribe 1995-2001 de la Sexta Conferencia Regional sobre la Mujer en el Desarrollo Eco-

[80] Se entiende por norma de *ius cogens* la “que no admite acuerdo en contrario y que sólo puede ser modificada por una norma ulterior de Derecho Internacional General que tenga el mismo carácter”, artículo 53 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados. Tienen esta naturaleza la prohibición de la esclavitud, crímenes contra la humanidad, el genocidio y el principio de no discriminación racial, sexual y religiosa.

nómico y Social de América Latina y El Caribe de Mar del Plata, el Programa de Acción de la Conferencia Internacional de Población y Desarrollo de El Cairo, la Declaración de la Cumbre de Desarrollo Social Copenhague y la Plataforma de Acción de la Cuarta Conferencia Mundial de Naciones Unidas sobre la Mujer de Beijing.

Las plataformas de acción han alcanzado importantes acuerdos sobre Derechos Sexuales y Reproductivos, podemos mencionar por ejemplo del Programa de Acción de la Conferencia Internacional de Población y Desarrollo (Cipd 94) "el derecho a alcanzar el nivel más elevado de salud sexual y reproductiva" (párrafo 7.3).

Por otra parte, en la misma Conferencia en el párrafo 7.12 se declara: "el propósito de los programas de planificación de la familia debe permitir a las parejas y las personas decidir de manera libre y responsable el número de y espaciamiento de sus hijos y obtener la información y los medios necesarios para hacerlo, asegurándose de que ejerzan sus opciones con conocimiento de causa y tengan a su disposición una gama completa de métodos seguros y eficaces".

A pesar de que estos instrumentos jurídicos no tienen un carácter vinculante se les reconoce como fuentes generadoras de consenso a los cuales han llegado los Estados. Esto permite configurar y asentar nuevos Derechos Humanos, esto es que tienen carácter progresivo. Estos compromisos políticos reflejan la evolución de las ideas y tendencias que guían el pensamiento y la acción, tanto de los gobiernos como de los organismos internacionales.[81] De hecho y tal como señala Cecilia Medina "el conjunto de derechos que compone el catálogo constituye el mínimo exigible al Estado; nada autoriza a que el Estado lo restrinja y nada obsta, o más bien todo alienta al Estado para que agregue otros derechos en su ordenamiento jurídico nacional […] para que mejore las posibilidades de ejercicio y goce de los derechos existentes."[82]

4. ÁMBITO DE REALIZACIÓN DE LOS DERECHOS SEXUALES Y REPRODUCTIVOS.

El ámbito hace referencia a los condicionamientos sociales, políticos y culturales que deben existir para que los derechos tengan una aplicación real. En otras palabras, constituyen el conjunto de condiciones que posibilitan la vivencia del derecho. Es una condición básica que estos derechos sean conocidos por toda la población a fin de que puedan ser exigidos y ejercidos. Asimismo, es ilusorio pensar que alguno de estos derechos pasen del papel a la vida real si el Estado no genera los financiamientos, la infraestructura y el capital humano para prestar servicios de salud, información y consejería.

El contenido económico, social y cultural de los Derechos Sexuales y Reproductivos, además de derechos individuales, implica que la evolución jurídica en este caso va en gran medida de la mano con el crecimiento económico y la evolución política del país.

No se pretende con lo anterior excusar al Estado del cumplimiento de sus deberes, sino señalar la necesidad de ajustar las instituciones y los programas económicos a la necesidad de satisfacer el cumplimiento de los derechos.

---

[81] Rico, M.N., Cepal, 1998.

[82] Cecilia Medina, "El Derecho Internacional de los Derechos Humanos", en Sistema Jurídico y Derechos Humanos ed. Jorge Mera y Cecilia Medina, Escuela de Derecho Universidad Diego Portales, Santiago, 1996, pp. 32-33.

Cabe recordar que los esfuerzos para implementar un marco jurídico como el presente no corresponden exclusivamente al Estado. La sociedad civil tiene un rol preponderante para que estas condiciones se cumplan.

5. MECANISMOS DE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS SEXUALES Y REPRODUCTIVOS

Los Derechos Sexuales y Reproductivos contenidos en la Cedaw (Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer) y otros instrumentos internacionales, han sido incorporados al ordenamiento jurídico interno de acuerdo a lo previsto en la Constitución Política del Estado (artículo 5º).

Además de los acciones de tutela del Derecho Interno, existen otros mecanismos de protección establecidos en los distintos tratados, que van desde la presentación de informes periódicos de los Estados a los organismos encargados de la implementación del mismo, hasta la tramitación de quejas individuales en situaciones específicas de violaciones, como es el caso de la Convención Americana de Derechos Humanos. En esta última situación, la aplicación de normas sobre el procesamiento de quejas individuales exige que se agoten todas las instancias internas, es decir, que se hagan valer todos los recursos jurídicos y jurisdiccionales para proteger los derechos fundamentales. Si respecto de un caso determinado no se satisface la finalidad de tutela se podrá recurrir a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos la cual podrá, a su vez, remitir el caso ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos. El objetivo del procedimiento de queja es la reparación de los afectados por las violaciones de sus derechos.

En este mismo sentido cobra especial relevancia la admisión de quejas individuales en virtud del protocolo facultativo de la Cedaw, por cuanto, las mujeres y los hombres pueden reclamar directamente ante las instancias internacionales creadas para tal efecto. No obstante, el Protocolo Facultativo, aunque ya se ha adherido, no ha sido ratificado por nuestro país.

Los organismos del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y la Convención de la Mujer reciben de parte del Estado de Chile informes periódicos sobre el cumplimiento de los derechos y obligaciones suscritos. A la sociedad civil le compete realizar evaluaciones sobre el estado de cumplimiento de las obligaciones internacionales a través de informes alternativos, también denominados “informes sombra”.

El Comité de Derechos Humanos de Naciones Unidas y el Comité de la Convención de la Mujer que sesionaron durante 1999 para evaluar la situación de Chile respecto de los tratados suscritos y materia de su competencia, realizaron recomendaciones respecto de las obligaciones contraídas. Estos organismos han establecido recomendaciones taxativas sobre el nivel de respeto y protección de los Derechos Sexuales y Reproductivos, respecto a los siguientes temas: educación sexual, embarazo en adolescentes, esterilización voluntaria, edad mínima para contraer matrimonio, aborto y confidencialidad de la información médica.

El reconocimiento de los Derechos Sexuales y Reproductivos en el seno de un Estado democrático implica otorgar a las personas una fuerte señal de que los Derechos Humanos son respetados.

Las personas y la sociedad civil tienen el derecho a exigir del Estado que cumpla sus deberes, lo que es consecuencia de la responsabilidad que se reconoce a los/las ciudadanos/as para generar sus derechos.

El Estado, en esta perspectiva, se debe a la acción de los sujetos a fin de construir una sociedad más justa, conforme a sus propios intereses y necesidades. De esta forma se cons-

truyen los derechos fundamentales, los tratados internacionales, las conferencias y las leyes. Esta construcción da cuenta de una historia a través de la cual las personas van estableciendo estos derechos. La breve historia de los Derechos Sexuales y Reproductivos son parte de la generación de un orden jurídico en respuesta a necesidades humanas. En definitiva, una Ley Marco sobre Derechos Sexuales y Reproductivos viene a ser la consagración de una realidad histórica indesmentible.

IV. EL PRESENTE PROYECTO DE LEY:

El presente proyecto de ley Marco tiene por finalidad dar contenidos específicos a los Derechos Sexuales y Reproductivos en nuestra legislación, en el entendido de que se trata de derechos y libertades fundamentales que derivan de Derechos Humanos reconocidos como tales por diversos instrumentos jurídicos internacionales que se encuentran incorporados al ordenamiento jurídico chileno y que tienen rango constitucional, en virtud de lo dispuesto en el artículo 5º inciso 2º de la Constitución Política de la República.

El proyecto de ley Marco tiene por objeto establecer las bases normativas generales para que el Estado de Chile asuma su responsabilidad internacionalmente comprometida. De modo que su accionar respete, garantice y promueva los Derechos Sexuales y Reproductivos.

En esta perspectiva, le corresponde al Estado promover los cambios culturales, sociales, económicos, políticos e institucionales necesarios para el pleno ejercicio de estos derechos. El Estado, a través de los órganos centralizados y descentralizados, deberá promover e impulsar en miras del bien común, en concordancia con el artículo 1º de la Constitución Política de la República,[83] una educación no sexista. Vale decir, promover una educación que reconstruya los roles socialmente asignados y que mantienen la desigualdad de género. Educación que enfatice una valoración positiva de la sexualidad entendida como un aspecto fundamental en todas las etapas de la vida, contribuyendo a que las personas asuman las responsabilidades que conlleva el ejercicio de la sexualidad, en todos sus aspectos, de tal manera que hombres y mujeres decidan con plena autonomía el ejercicio de su vida sexual y reproductiva.

En la perspectiva de la promoción del cambio cultural, le corresponde al Estado un rol preponderante en la generación de espacios pluralistas que permitan el debate y diálogo públicos sobre Derechos Sexuales y Reproductivos.

Todos los órganos y agentes del Estado deberán elaborar, ejecutar y evaluar sus acciones en esta materia respetando y promoviendo el ejercicio de los Derechos Sexuales y Reproductivos. Asimismo todas las políticas y acciones públicas en la materia deberán ser elaboradas, ejecutadas y evaluadas del modo que mejor aseguren la efectiva vigencia de los Derechos Sexuales y Reproductivos de todas las personas, teniendo en cuenta la necesaria participación de la comunidad.

Las políticas públicas, programas, servicios y acciones sobre Salud y Derechos Sexuales y Reproductivos deberán siempre promover relaciones de igualdad y respeto mutuo entre

---

83 Artículo 1º, inciso 4º señala:

"El Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece".

hombres y mujeres. Deberán además, promover y reforzar la responsabilidad masculina, a fin de que los hombres, adultos y jóvenes, sean responsables de su comportamiento sexual y reproductivo, en la perspectiva de modificar los patrones socioculturales de hombres y mujeres. Eliminando, de esta manera, las prácticas y los prejuicios que estén basados en la idea de inferioridad o superioridad de cualquiera de los sexos o en funciones estereotipadas de hombres y mujeres.

Es obligación del Estado prevenir, erradicar y sancionar todas las formas de violencia contra las mujeres, las niñas y los niños, tanto aquellas que se ejercen en espacios públicos y privados, de acuerdo a lo dispuesto en la Convención Interamericana sobre la Prevención, Erradicación y Sanción a Todas las Formas de Violencia contra la Mujer, vigente en Chile, también reconocida como la Convención de Belém do Pará.

Los Derechos Sexuales y Reproductivos en tanto Derechos Humanos se erigen sobre el principio de igualdad de todas las personas, y dan sustento a la construcción de una sociedad democrática, pluralista, tolerante basada en el reconocimiento de la diversidad y con igualdad de oportunidades para hombres y mujeres. En consecuencia, se prohíbe toda forma de discriminación en el ejercicio de estos derechos. Se entiende por discriminación cualquier exclusión, menoscabo, restricción o diferenciación arbitraria basada en el sexo, la edad, la orientación sexual, el estado civil, el origen étnico, el origen de clase social, religión o creencias, discapacidad o cualquier causa análoga.

Por tanto, considerando los fundamentos expuestos y las disposiciones constitucionales señaladas, venimos en proponer a esta honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY:

Titulo I
Disposiciones Generales
Artículo 1

La presente ley tiene por objeto establecer las bases normativas generales para el reconocimiento, garantía, protección y promoción del ejercicio pleno de los Derechos Sexuales y Reproductivos de la población, en concordancia con lo dispuesto en el inciso 2º artículo 5º de la Constitución Política de la República.

Artículo 2

Corresponderá al Estado, mediante la elaboración y ejecución de políticas públicas y la actuación de sus órganos, promover los cambios culturales, sociales, económicos políticos y normativos necesarios para el pleno ejercicio de estos derechos.

En el cumpliento de esta obligación, corresponderá al Estado, especialmente, a través de los órganos centralizados y descentralizados, promover e impulsar una cultura y educación no sexista, promoviendo y desarrollando acciones educativas destinadas a reconstruir los roles asignados y que mantienen la desigualdad de género, así como promover una educación que enfatice una valoración positiva de la sexualidad, entendida como un aspecto fundamental en todas las etapas de la vida, a fin de contribuir a que las personas asuman las responsabilidades que conlleva el ejercicio de la sexualidad, en todos sus aspectos, de tal manera de que hombres y mujeres puedan decidir plena, consciente, libre y responsablemente sobre el ejercicio de su vida sexual y reproductiva.

Artículo 3

Todos los órganos y agentes del Estado deberán elaborar, ejecutar y evaluar sus acciones y políticas sobre sexualidad y reproducción, con participación de toda la comunidad, promoviendo el ejercicio de los derechos sexuales y reproductivos del modo que mejor aseguren la efectiva vigencia de los mismos.

Artículo 4

Las políticas públicas, programas, servicios y acciones sobre sexualidad y reproducción deberán siempre promover relaciones de respeto mutuo e igualdad entre hombres y mujeres.

Deberán además favorecer la modificación de los patrones socioculturales injustos, promoviendo la responsabilidad, eliminando los prejuicios y las prácticas que estén basados en la idea de inferioridad o superioridad de cualquiera de los sexos o en funciones estereotipadas de hombres y mujeres.

Artículo 5

Se prohíbe toda forma de discriminación en el ejercicio de estos derechos, ya sea del Estado, de cualquiera de sus agentes o de los particulares. Para efectos de esta ley, se entenderá por discriminación cualquier exclusión, menoscabo, restricción o diferenciación arbitraria basada en el sexo, la edad, la orientación sexual, el estado civil, el origen étnico, el origen de clase social, religión o creencias, discapacidad o cualquier causa análoga.

En particular la discriminación contra las y los jóvenes en edad escolar a causa de la maternidad o paternidad, que se manifieste en la expulsión de los establecimientos educacionales, públicos o privados, de educación media o superior, o en cualquier otra acción vejatoria.

Titulo II
Conceptos Generales
Artículo 6

Los Derechos Sexuales y Reproductivos aseguran a todas las personas la posibilidad de tomar decisiones y ejercer libre, consciente y responsablemente su sexualidad y reproducción, sin ningún tipo de coacción o violencia. Ellos aseguran, asimismo, que todas las personas puedan contar con la información, la educación y el acceso a los servicios, medios e instrumentos que se requieren para tomar tales decisiones.

Artículo 7

La salud sexual y reproductiva es un estado de completo bienestar biológico, social y emocional en todos los aspectos de la vida humana vinculados a la sexualidad y a la reproducción, no siendo solamente la ausencia de enfermedades, sino que integra las múltiples facetas humanas comprendidas en las decisiones, comportamientos y vivencias sexuales y reproductivas.

Título III
Los Derechos Sexuales y Reproductivos
Artículo 8

Se reconoce el derecho de toda persona a disfrutar de la sexualidad como fuente de desarrollo personal y felicidad.

Es deber del Estado diseñar y ejecutar las políticas públicas que garanticen y promuevan dicho derecho, mediante los programas y acciones necesarios a tal efecto, especialmente las que aseguren la información, la educación y acceso a los servicios que esta ley regula, para todas las personas y las que prevengan las enfermedades de transmisión sexual y el embarazo no deseado.

Artículo 9

Se reconoce el derecho a toda persona a ejercer la sexualidad independiente de la reproducción y la libertad para elegir con quien vivir la sexualidad.

Artículo 10

Se reconoce el derecho a la libertad sexual e integridad física y síquica de las personas en materia sexual, lo que implica el derecho a decidir libremente sobre el ejercicio de la sexualidad, a la autonomía y control corporal y a no ser sometido a ninguna forma de abuso, tortura, mutilación o violencia sexual.

El que incurra en la comisión de los actos criminales mencionados será penado conforme a lo dispuesto en los títulos VII y VIII del Libro Segundo del Código Penal.

Artículo 11

Se reconoce el derecho de las personas a tomar decisiones libremente respecto de la procreación, lo que implica que las personas puedan decidir libre, informada y responsablemente si desean o no tener hijos, el número de éstos y el intervalo entre los nacimientos. Así como también el derecho de mujeres y hombres a recuperar la fertilidad cuando ésta ha sido dañada por falta de información y la falta de tratamientos adecuados.

Se prohíbe toda forma de violencia, coacción y discriminación de cualquier naturaleza en el ejercicio de este derecho.

Artículo 12

Se prohíbe toda esterilización sin el consentimiento informado y escrito de la persona en quien se efectúa, ni podrá exigirse el consentimiento del cónyuge, pareja u otra cualesquiera persona al efecto. Asimismo, se prohíbe el suministro o uso forzado de anticonceptivos.

Ninguna persona con discapacidad mental podrá ser esterilizada sin su consentimiento, a menos que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Se presente una solicitud al comité de Ética del Servicio de Salud correspondiente por el representante legal o el familiar más cercano.
b) Que los servicios de salud hayan entregado consejería y provean todos los medios disponibles de control de fecundidad a la persona y a su familia.
c) El Comité de Ética deberá resolver la solicitud de esterilización después de haber citado y escuchado personalmente a el o la discapacitado o discapacitada.
d) Que la esterilización sea la única alternativa para regular la fecundidad de la persona. Lo que será certificado por el servicio de salud correspondiente.

Incurrirá en responsabilidad solidaria el facultativo y el respectivo servicio de salud cuando se practique una esterilización a una persona sin su consentimiento o con infracción a los requisitos establecidos en los incisos anteriores, sin perjuicio de las sanciones contempladas en el Estatuto Administrativo y del delito contemplado en el artículo 395 del Código Penal.

Artículo 13

Las experimentaciones sobre métodos anticonceptivos y acciones para regular la fecundidad deben estar sujetos a protocolos de experimentación científica y éticamente aprobados por organismos internacionales pertinentes.

Ninguna persona podrá acceder o ser sometida a métodos experimentales sin cumplir con las condiciones anteriormente señaladas y contando siempre con su consentimiento informado, con la debida anticipación manifestada por escrito, a fin de promover, proteger y garantizar los Derechos Sexuales y Reproductivos.

Incurrirá en responsabilidad solidaria el o la facultativo o facultativa y el respectivo servicio de salud cuando una persona sea sometida a métodos experimentales con infracción a lo dispuesto en los incisos anteriores. Será, asimismo, sancionado conforme a las penas establecidas en los artículos 313b y 317 del Código Penal.

Artículo 14

Se reconoce el derecho a ser informados y acceder a información clara, comprensible y completa sobre métodos de regulación de la fecundidad y de prevención de enfermedades de transmisión sexual, incluida la infección causada por virus de inmunodeficiencia humana (VIH) y el síndrome de inmundodeficiencia humana (Sida), a tener acceso a servicios de consejería sobre métodos seguros y eficaces de regulación de la fecundidad que cumplan con los estándares internacionales de seguridad y eficacia.

Se prohíbe toda discriminación que implique menoscabo, restricción o limitación al ejercicio de este derecho por razones de edad o sexo.

El funcionario que niegue el acceso a la información y los servicios señalados en el inciso primero, tal conducta será constitutiva de una infracción al artículo 55 letras a), b), c) del Estatuto Administrativo y será sancionado conforme a dicho Estatuto.

Artículo 15

Se reconoce el derecho a todas las personas de acceder a una educación integral para la vida afectiva y sexual desde la temprana edad posibilitando el bienestar, el desarrollo de la persona y el ejercicio de la sexualidad en forma plena, libre e informada.

Es deber preferente del Estado orientar e informar sobre la sexualidad y la reproducción de manera sencilla, precisa y veraz desde una temprana edad.

Artículo 16

Es deber del Estado asegurar y garantizar el acceso a servicios de salud de calidad y adecuados a las necesidades de mujeres y hombres en todo el ciclo vital que promuevan la salud integral y ayuden a recuperarla.

Particularmente se deben proveer servicios: a las y los adolescentes en salud sexual y reproductiva; en cuidados pre y post natales; prevención y tratamiento de las enfermedades de transmisión sexual y VIH/Sida; prevención y tratamiento adecuado de la infertilidad; prevención y tratamiento adecuado del cáncer cérvico uterino, de mamas y de próstata; prevención del embarazo no deseado; atención de calidad, adecuada y digna, para tratar las complicaciones del aborto y sus efectos en la salud de las mujeres; consejería en regulación de la fecundidad post aborto y servicios multidisciplinarios adecuados para la menopausia y la tercera edad.

Artículo 17

Se reconoce a todo usuario de los servicios de salud pública y privada el derecho a la confidencialidad de la información relacionada con la salud sexual y reproductiva, entre los cuales se incluye la confidencialidad de la información en complicaciones de aborto y acceso a métodos anticonceptivos.

Todo profesional o funcionario de un servicio de salud pública o privado que incurriere en una infracción a la violación de la confidencialidad establecida en el inciso anterior será penado conforme al artículo 246 del Código Penal y será responsable civilmente de acuerdo a las normas generales”.