



Proyecto de ley que modifica distintos cuerpos legales para restringir el ejercicio como conductor profesional a quienes posean condenas por delitos contra la indemnidad sexual y violencia de género

Antecedentes

Normativa vigente

La ley de tránsito en nuestro país, establece en su artículo 12, una categorización de licencias de conducir que se dividen en profesionales y no profesionales. Las profesionales, que se definen como aquellas que habilitan para conducir vehículos de transporte de pasajeros, vehículos de carga, ambulancias y carrobombas, se dividen en aquellas que se destinan para el transporte de carga y aquellas que se destinan al transporte de personas o pasajeros. Así, la ley las divide en:

En cuanto a los requisitos para la obtención de la licencia de conducir, la ley establece en su artículo 13 como requisitos generales:

1. Acreditar idoneidad moral, física y psíquica;
2. Acreditar conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así como de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen al tránsito público;
3. Poseer cédula nacional de identidad o de extranjería vigentes, con letras o dígitos verificadores, y
4. Acreditar, mediante declaración jurada, que no es consumidor de drogas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas prohibidas que alteren o modifiquen la plenitud de las capacidades físicas o síquicas.

Sumando a su vez como requisitos para el caso de las licencias profesionales:

1. Tener como mínimo 20 años de edad;
2. Acreditar haber estado en posesión de la licencia clase B durante dos años;
3. Aprobar los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente reconocidos por el Estado, y
4. Acreditar, en caso de la Clase A-3, haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Clase A-2 o Clase A-1. Tratándose de la Clase A-5, los postulantes



deberán acreditar haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Clase A-4.

A lo señalado en el artículo 13, el artículo 14 de la ley establece la forma en que se acreditará el cumplimiento de los requisitos señalados previamente, agregando que:

“1º.- La idoneidad moral será calificada por el Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal en que se solicita la licencia, a la vista del Informe de Antecedentes expedido por el Gabinete Central del Servicio de Registro Civil e Identificación y del Informe del Registro Nacional de Conductores, cuya fecha de emisión no sea anterior a 30 días, que contengan todas las anotaciones que se registren, y en los que consten que el solicitante no está afecto a pena de suspensión o de inhabilidad para conducir vehículos, ni que se le ha denegado con anterioridad al postulante la licencia que hubiere solicitado.

2º.- La idoneidad física y psíquica, los conocimientos teóricos y prácticos sobre las disposiciones legales y reglamentarias que rigen la prestación de servicios de transporte de pasajeros, transporte remunerado de escolares y de carga por vías y sobre la conducción y operación de los respectivos vehículos, serán acreditadas:

- a) La idoneidad física y psíquica por medio de un certificado expedido por el médico del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal respectivo;*
- b) Los conocimientos teóricos y prácticos, por medio de certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente, sin perjuicio del deber por parte del Director de Tránsito de la Municipalidad respectiva de adoptar las medidas que estime necesarias, a fin de comprobar la efectividad de dichos conocimientos y las destrezas y habilidades requeridas para conducir el vehículo de que se trate.”.*

De esta manera, la ley establece el marco legal para la obtención de licencias profesionales.

La realidad de las licencias profesionales en cifras

Como se observa en la siguiente tabla, durante el año 2019 se tramitaron un total de 1.484.005 licencias de conducir, de las cuales, 312.863 corresponden a categorías profesionales.

Si seguimos desagregando los números, aquellas que corresponden a categoría de transporte de personas, alcanzan un total de 220.244, de las cuales un 95,52 % corresponden a hombres y solo un 4,48% a mujeres conductoras.



**NÚMERO DE LICENCIAS DE CONDUCIR TRAMITADAS
POR CLASE, SEGÚN SEXO DEL SOLICITANTE. AÑO 2019 P/**

Sexo			Total 2019 ^{P/}	Hombre	Mujer
TOTAL			1.486.005	1.133.822	352.183
Licencias de conducir por clase	Profesionales	Total	312.863	301.184	11.679
Licencias de conducir por clase	Profesionales	A1	49.023	47.596	1.427
Licencias de conducir por clase	Profesionales	A2	134.674	129.513	5.161
Licencias de conducir por clase	Profesionales	A3	36.547	33.274	3.273
Licencias de conducir por clase	Profesionales	A4	69.193	67.529	1.664
Licencias de conducir por clase	Profesionales	A5	23.426	23.272	154
Licencias de conducir por clase	No profesionales	Total	1.034.131	698.118	336.013
Licencias de conducir por clase	No profesionales	B	939.225	609.933	329.292
Licencias de conducir por clase	No profesionales	C	94.906	88.185	6.721
Licencias de conducir por clase	Especiales	Total	139.011	134.520	4.491
Licencias de conducir por clase	Especiales	D	122.056	118.428	3.628
Licencias de conducir por clase	Especiales	E	643	632	11
Licencias de conducir por clase	Especiales	F	16.312	15.460	852

P/: Cifras provisionales

Nota 1: la información se ha clasificado en dos trámites: nueva y renovada, de acuerdo a la apertura de tipo de trámite en las municipalidades.

Nota 2: se considera solo un trámite realizado en el año (trámite final) para cada clase de licencia de conducir.

Nota 3: se hace presente que una persona puede obtener más de una clase de licencia de conducir, ya sea por primera vez o por renovación.

Fuente: INE 2021¹

Para el año 2020, que es tremendamente excepcional debido a la crisis social, sanitaria y política que enfrentó nuestro país, las cifras guardan sus proporciones. De las 62.221 licencias de conducir profesionales que se tramitaron para el transporte de pasajeros, un 93,63% corresponden a hombres, mientras que un 6,37% a mujeres.

**NÚMERO DE LICENCIAS DE CONDUCIR TRAMITADAS,
POR CLASE Y SEXO. AÑO 2020 P/**

Clase	Total	Hombre	Mujer
Total	638.660	476.247	162.413
A1	8.812	8.525	287
A2	39.970	37.639	2.331
A3	13.439	12.094	1.345
A4	31.277	30.448	829
A5	11.576	11.485	91
B	431.751	279.944	151.807
C	44.902	41.356	3.546
D	49.905	48.075	1.830
E	244	236	8
F	6.784	6.445	339

P: Cifras provisionales.

Fuente: INE 2021²

¹ INE. Estadísticas. Licencias de conducir. Disponible en:

<https://www.ine.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/licencias-de-conducir>

² Íbid.



En definitiva, es evidente que más del 90% de las personas que corresponden a conductores profesionales para el transporte de pasajeros son hombres.

Cifras de victimización para ciertos delitos

Históricamente las mujeres han sido víctimas con mayor frecuencia de ciertos delitos, en particular, aquellos relativos a delitos sexuales y otras manifestaciones de poder misóginas propias del patriarcado y la cultura machista en que vivimos.

Según el Centro de estudios y análisis del delito, CEAD, durante el año 2020, en relación a los delitos sexuales, amenazas, homicidios, lesiones, violaciones y violencia intrafamiliar la brecha existente en la proporción entre hombres y mujeres es abismante.

Para el año 2020, de un total de 300.563 víctimas, 191.112 corresponden a mujeres, mientras que 109.451 corresponden a hombres. Esta brecha se dispara cuando hablamos de quien ocupa el rol de victimario. De un total de 160.327, un 79% son hombres (126.730) y un 21% mujeres (33.597).

RELACIÓN DE VÍCTIMA Y VICTIMARIOS EN DELITOS SELECCIONADOS DESAGREGADO POR SEXO. AÑO 2020

Tipo Participante	Sexo	2020
VICTIMAS	MUJER	191.112,00
	HOMBRE	109.451,00
	TOTAL	300.563,00
VICTIMARIOS	MUJER	33.597,00
	HOMBRE	126.730,00
	TOTAL	160.327,00

Fuente: Elaboración propia, en base a datos del CEAD 2021³

Género y transporte público en cifras

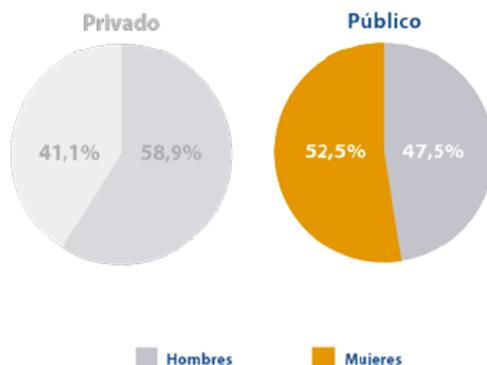
El transporte constituye uno de los ámbitos históricos donde se ha ignorado la necesidad de incorporar la perspectiva de género. Esto debido a que algunas de las dimensiones que involucra como el diseño, accesibilidad y seguridad, suelen encontrarse mayormente expuestos cuando se trata de mujeres.

³ Se ha realizado búsqueda en base a los siguientes criterios: unidad territorial menor: TOTAL PAÍS, año 2020 y delitos específicos: Abusos sexuales y otros delitos sexuales, Amenazas, Homicidios, Lesiones leves, Lesiones menos graves, graves o gravísimas, Violaciones, Violencia intrafamiliar a adulto mayor, Violencia intrafamiliar a hombre, Violencia intrafamiliar a mujer, Violencia intrafamiliar a niño, Violencia intrafamiliar no clasificado disponible en: <http://cead.spd.gov.cl/estadisticas-delictuales/#descargarExcel>



En primer lugar, cuando hablamos de transporte público, las mujeres son quienes lo utilizan con mayor frecuencia. Como se observa en el siguiente gráfico, en una proporción que alcanza 52,5% en el caso de las mujeres.

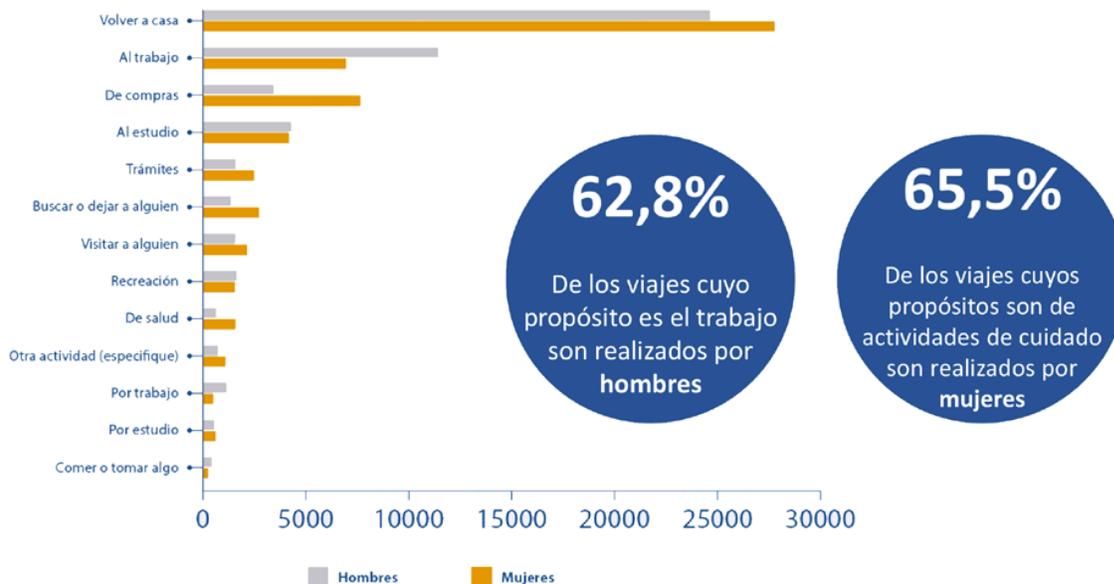
UTILIZACIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO/PRIVADOS EN RELACIÓN CON EL SEXO



Referencia: Presentación Movilidad, Directorio de Transporte Público Metropolitano
 Datos Encuesta Origen Destino 2012.

Por su parte, cuando se observa cuales son las razones o propósitos por las cuales las personas utilizan el transporte público, se observa que en el caso de quienes realizan viajes con fines laborales son principalmente hombres, mientras que quienes realizan viajes cuyos propósitos son de actividades de cuidado, son mujeres.

PROPÓSITOS DE VIAJE SEGÚN SEXO



Referencia: Presentación Movilidad, Directorio de Transporte Público Metropolitano
 Datos Encuesta Origen Destino 2012.



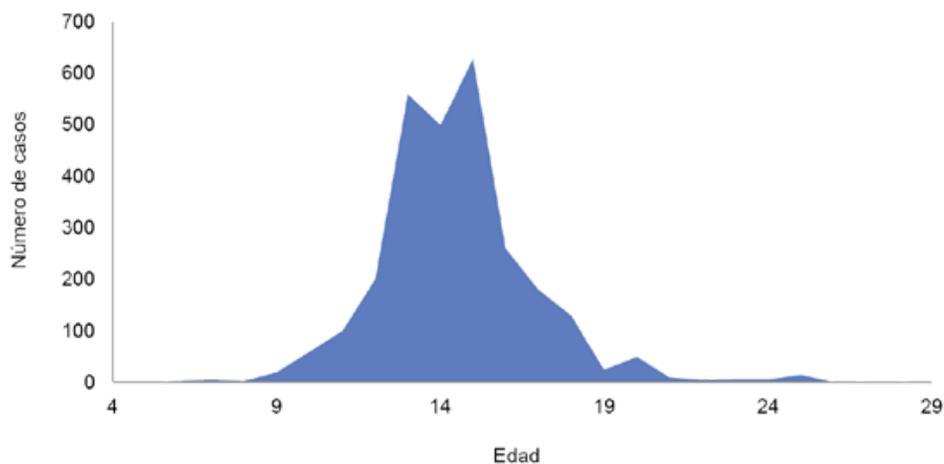
Lo anterior, tiene implicancias en cuestiones prácticas que durante muchos años han sido invisibles para quienes elaboran e implementan políticas públicas, en este caso, en el ámbito del transporte.

Ahora bien, cuando hablamos de accesibilidad, un factor determinante si consideramos algunos de los datos que ya hemos observado, se vincula con la percepción de inseguridad de las mujeres en el transporte público que ha tendido a la alza durante los últimos años.

Según datos en materia de violencia revelados por el informe “Política de equidad de género en transportes. Hacia un sistema de transporte para todos y todas”, entre un 40 y un 50% de las agresiones ocurren en las micros, entre un 20 y un 30% ocurre en la calle y entre un 15 y 20% ocurre en el metro (SERNAM, 2012).

Tristemente, estos ataques son recibidos por las niñas desde los 9 o 10 años y continúan fuertemente hasta los 18, con un peak de mayor frecuencia entre los 12 y los 15 años (Rozas & Salazar, 2015).

CHILE: EDAD DE MUJERES AL REGISTRARSE PRIMERAS EXPERIENCIAS DE ACOSO RECURRENTE, 2014 (NÚMERO DE CASOS)



Referencia: OCAC, 2014 en Rozas & Salazar, 2015.

El derecho a una vida libre de violencia implica tomar las medidas necesarias no sólo para investigar y sancionar sino además para prevenir y reparar a quienes son sobrevivientes de la misma. En este caso, fuertemente vinculado además con la necesidad de proteger la infancia.



Así, asegurar un sistema de transporte público que sea seguro es condición base para que mujeres y niñas puedan ejercer otros derechos como la salud, vida, libertad de movimiento o su derecho a usar y disfrutar de la ciudad y sus espacios públicos, entre tantos otros.

Fundamentos

El transporte público es esencial para la vida en sociedad. Sin embargo, no impacta ni se vincula con la sociedad de manera homogénea. Para mujeres y disidencias, se puede transformar en un lugar tremendamente peligroso.

La transversalización del enfoque de género, supone tener en cuenta, de manera diferenciada, las circunstancias y necesidades de mujeres y hombres, establecer objetivos y actuaciones específicas para eliminar las desigualdades y reflexionar de manera sistemática, sobre el impacto de género de las intervenciones que se realizan.⁴

El hecho de que las mujeres utilizan más el transporte público, que son con mayor frecuencia víctimas de ciertos delitos sexuales por parte de varones y que los hombres son quienes poseen con una abrumante mayoría las licencias profesionales, nos invita a pensar maneras de proteger a las mujeres y disidencias en sus trayectos diarios. Lamentablemente, variados son los casos que evidencian este problema.

Catalina Álvarez, de 16 años, desapareció el 23 de junio de 2019, cuando abordó el colectivo conducido por Hugo Pasten Espinoza, conocido como el psicópata de Copiapó. En julio de 2005 fue condenado a 24 años de cárcel, pero en 2017 obtuvo la libertad condicional para regresar a ejercer como chofer de colectivo. Hoy es investigado por dos violaciones y la desaparición de Catalina.⁵

Nicole Saavedra fue encontrada maniatada, golpeada y violada después de subir a la micro 192 con destino a El Melón para regresar a su casa. Tomó años y 4 fiscales avanzar en la investigación que formalizaría a Víctor Pulgar, conductor de la micro, quien además tenía denuncia previas por violación y abuso a pasajeras durante los recorridos que realizaba, incluyendo una niña de 12 años.⁶

⁴ Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. "Política de equidad de género en transportes. Hacia un sistema de transportes para todos y todas". Marzo 2018. P. 28.

⁵ Biobio Chile. Reportaje "El colectivo de la muerte: así actuaba el "sicópata de Copiapó". 09 agosto de 2020. Disponible en:

<https://www.biobiochile.cl/especial/reportajes/2020/08/09/colectivero-la-muerte-asi-actuaba-sicopata-copiapo.shtml>

⁶ La Tercera. Reportaje "El sicópata del bus 192". 7 de noviembre de 2021. Disponible en:

<https://www.latercera.com/la-tercera-domingo/noticia/el-sicopata-del-bus-192/PPFCSEFX62BBSLEKUUUKCFZFGX4U>



Finalmente, el Observatorio Contra el Acoso Chile (OCAC) lanzó el primer estudio nacional “Sobre experiencias de violencia sexual en medios de transporte y espacios públicos en Chile”, el que tuvo como objetivo abordar experiencias de acoso sexual derivadas del uso del transporte en Chile. Dentro de los resultados observados, se concluyó que un 93,8% de la mujeres ha sufrido acoso sexual en el transporte público y privado.⁷

Frente a este escenario de violencias e impunidad es que organizaciones de la sociedad civil y activistas feministas han impulsado y trabajado en la creación de este proyecto, entre ellas Julia Ramirez, trabajadora social, feminista y activista de la corporación Encuentro de Mujeres por la Salud, Catalina Flores, socióloga feminista y la Asociación de Abogadas Feministas de Chile, ABOFEM.

Idea matriz

El presente proyecto de ley busca proteger a mujeres, infancias y disidencias, en el uso y disfrute del transporte. Para ello se modifica la ley del Tránsito para incorporar criterios de idoneidad para la obtención de licencia de conducir profesional tipo A-1, A-2 y A-3 relativos a no poseer antecedentes por delitos sexuales y de género. Asimismo, se modifica el Código penal para incorporar dentro del catálogo de penas, como sanción accesoria, la de inhabilitación especial perpetua y temporal para desempeñarse como conductor en vehículos de transporte de pasajeros, incluyendo el transporte escolar, estableciendola además en casos específicos del artículo 372 del mismo cuerpo legal.

Contenido del proyecto

El proyecto contiene dos artículos. El primero modifica el DFL 1, del Ministerio del Transporte, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito. Este incorpora en los artículos 13 y 14 la obligación de acreditar a quien solicite licencia profesional tipo A-1, A-2 y A-3 no haber sido condenado por algunos de los crímenes y delitos que se enumeran, cuyo contenido es principalmente relativo a delitos sexuales y que afectan a mujeres, niños, niñas y adolescentes. Agrega a su vez, en el artículo 13, la observancia de este requisito en el caso de renovación de licencia.

El segundo, modifica el Código Penal para incorporar como sanción accesoria dentro del catálogo de penas la de Inhabilitación especial perpetua y especial temporal para desempeñarse como conductor en vehículos de transporte de pasajeros, incluyendo el transporte escolar. asimismo, establece la consideración de estas penas sanciones accesorias, además de la principal

⁷ Encuesta OCAC. 2021. “Un 93,8% de la mujeres ha sufrido acoso sexual en el transporte público y privado”

Disponible en:

<https://ocac.cl/encuesta-ocac-un-938-de-la-mujeres-ha-sufrido-acoso-sexual-en-el-transporte-publico-y-privado/>



a que hace referencia el artículo 372 del Código del rubro por los delitos que indica -privativa de libertad-, según se trate de una víctima menor de catorce años de edad la de inhabilitación especial perpetua para desempeñarse como conductor en vehículos de transporte de pasajeros, incluyendo el transporte escolar.

Los crímenes y delitos que se incorporan para la revisión son los siguientes:

Listado de delitos sexuales⁸:

a) Delito de violación

- Violación propia (de mayor de 14 años de edad) (Artículo 361 del Código Penal)
- Violación impropia (de menor de 14 años de edad) (Artículo 362 del Código Penal)

b) Delitos complejos asociados al delito de violación:

- Violación con homicidio (Artículo 372 bis del Código Penal)
- Robo con violación (Artículo 433 N° 1 del Código Penal)
- Secuestro con violación (Artículo 141 inciso final del Código Penal)
- Sustracción de menores con violación (Artículo 142 inciso final del Código Penal)

c) Delito de estupro (Artículo 363 del Código Penal)

d) Delito de sodomía de menor de edad (Artículo 365 del Código Penal)

e) Delito de abuso sexual

- Abuso sexual agravado o calificado (Artículo 365 bis del Código Penal)
- Abuso sexual propio o directo (de mayor de 14 años de edad) (Artículo 366 del Código Penal)
- Abuso sexual propio o directo (de menor de 14 años de edad) (Artículo 366 bis del Código Penal)
- Abuso sexual impropio o indirecto o exposición de menores a actos de significación sexual: Figura en la cual se incluye el child grooming (Artículo 366 quáter del Código Penal)

f) Delitos de explotación sexual de menores de edad

i. Asociados a la pornografía

- Producción de material pornográfico (Artículo 366 quinquies del Código Penal)

⁸ Asesoría Técnica Parlamentaria. Diciembre 2020. "Concepto y catálogo de delitos sexuales Chile y legislación extranjera". Véase en:

https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/29603/2/BCN_Concepto_y_catologo_de_delitos_sexuales_edit_GW.pdf



- Tráfico o difusión de material pornográfico (Artículo 374 bis inciso 1° del Código Penal)
- Adquisición o almacenamiento de material pornográfico (Artículo 374 bis inciso 2° del Código Penal)

ii. Asociados a la prostitución

- Favorecimiento de la prostitución infantil (Artículo 367 del Código Penal)
- Obtención de servicios sexuales de menores de edad o favorecimiento impropio (Artículo 367 ter del Código Penal)
- Trata de personas menores de edad con fines de prostitución (Artículo 411 quáter del Código Penal)

En otros crímenes y delitos:

- Femicidio (Artículo 390 bis del Código Penal)
- Lesiones Graves y gravísimas (Artículo 396 y 397 del Código Penal)
- Acoso callejero (Artículo 494 Ter del Código Penal)
- Secuestro (Artículo 141 del Código Penal)
- Secuestro menores de 18 años (Artículo 142 del Código Penal)

En virtud de lo expuesto, las diputadas y diputados abajo firmantes vienen en presentar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo primero: Modifíquese el DFL 1, del Ministerio del Transporte, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, en los siguientes términos:

1. En el artículo 13, inciso 4, relativo a los requisitos para licencia profesional, incorpórese el nuevo numeral 5º, pasando el actual a ser el 6º y siguientes, en los siguientes términos:

“5) Tratándose de las Clases A-1, A-2 y A-3, los postulantes deberán acreditar no haber sido condenados por alguno de los delitos contenidos en los artículos 141, 142, 361, 362, 363, 365, 365 bis, 366, 366 bis, 366 quáter, 366 quinquies, 367, 367 ter, 372 bis, 374 bis, 396 y 397, 390 bis, 411 quáter, 433, y 494 Ter. Dicha exigencia también se aplicará respecto de aquellos que deban renovar la licencia profesional antes citada.”

2. En el artículo 14, inciso 2º, relativo a los requisitos para licencia profesional, incorpórese en el N°1, a continuación del punto aparte que pasa a ser punto seguido, lo siguiente:



“Tratándose de las Clases A-1, A-2 y A-3, deberán acreditar mediante certificado de antecedentes emanado del Registro Civil e identificación, no haber sido condenados por alguno de los delitos contenidos en los artículos 141, 142, 361, 362, 363, 365, 365 bis, 366, 366 bis, 366 quáter, 366 quinquies, 367, 367 ter, 372 bis, 374 bis, 396 y 397, 390 bis, 411 quáter, 433, y 494 Ter.”

Artículo segundo: Introdúcense las siguientes modificaciones en el Código Penal:

1. En su artículo 21, en ESCALA GENERAL PENAS DE CRÍMENES.
 - a) Intercálase entre las de "Inhabilitación especial perpetua para algún cargo u oficio público o profesión titular" e "Inhabilitación absoluta temporal para ejercer cargos, empleos, oficios o profesiones en empresas que contraten con órganos o empresas del Estado o con empresas o asociaciones en que éste tenga una participación mayoritaria; o en empresas que participen en concesiones otorgadas por el Estado o cuyo objeto sea la provisión de servicios de utilidad pública", la siguiente: *“Inhabilitación especial perpetua para desempeñarse como conductor en vehículos de transporte de pasajeros, incluyendo el transporte escolar.”*.
 - b) Agrégase luego de la de "Inhabilitación especial temporal para algún cargo u oficio público o profesión titular", la siguiente: *“Inhabilitación especial temporal para desempeñarse como conductor en vehículos de transporte de pasajeros, incluyendo el transporte escolar.”*.
2. En su artículo 372:
 - a) Incorpórase en su inciso segundo la siguiente oración, a continuación de la frase “con personas menores de edad”, pasando el punto seguido (.) a ser una coma (,): “y a la inhabilitación especial perpetua para desempeñarse como conductor en vehículos de transporte de pasajeros, incluyendo el transporte escolar.”.





FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CAMILA ROJAS V.



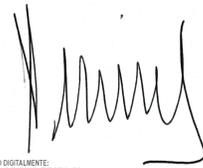
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. EMILIA SCHNEIDER V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. EMILIA NUYADO A.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME SAEZ Q.



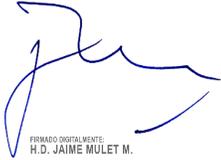
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LORENA FRIES M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FELIX BUGUEÑO S.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CAROLINA TELLO R.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME MULET M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FRANCISCA BELLO C.

