

## Cartas al Director

### PRIORIZACIÓN DEL GASTO

SEÑOR DIRECTOR:

En un escenario de profunda estrechez fiscal, resulta imperativo priorizar el uso de los recursos públicos allí donde generen el mayor impacto social y humano. Hoy, más de 15 mil pacientes en Chile esperan meses o años por cirugías de reemplazo de cadera o rodilla entre otras múltiples causas de esperas. No son cifras abstractas: son personas que viven con dolor crónico, pérdida de autonomía y licencias médicas prolongadas, mientras aguardan una solución que el sistema no logra ofrecer.

Frente a esta realidad, la pregunta es: ¿dónde debe estar la prioridad del Estado? ¿En proyectos de expropiación de alto costo o en aliviar el sufrimiento inmediato de miles de ciudadanos y su reinserción laboral?

Chile no solo enfrenta escasez de recursos, sino un problema de gestión: según Dìpres, diversos programas públicos en salud mantienen un bajo desempeño y, aun así, sobreviven. Aquí hay una fuente de recursos

Reasignar fondos hacia intervenciones de alto impacto sanitario y probada rentabilidad social no es solo una decisión eficiente, es éticamente correcto. Las urgencias sociales también son una forma de dignidad. Cada peso bien asignado en salud se traduce en menos dolor y en el retorno a una vida activa. En tiempos de restricciones, gobernar es priorizar. Y elegir bien implica hacerse cargo de las urgencias que no pueden seguir esperando.

*Luis Castillo*  
Decano  
Facultad de Ciencias de la Salud  
Universidad Autónoma de Chile

### EL INDULTO Y LOS CONTORNOS PENDIENTES

SEÑOR DIRECTOR:

La mejor prueba de las imposturas del debate sobre la facultad de indulto presidencial es que su posible aplicación a hechos vinculator al llamado "estallido social" dé lugar a posturas radicalmente opuestas según lo que representen los posibles beneficiarios, algo que los amagos de diferenciación no logran ocultar.

Superar las imposturas pasa por

discutir seriamente, sin anteojeras ideológicas, sobre la posible justificación de una institución sin duda anómala, pero que por alguna razón se mantiene en casi todo el mundo. Y si se opta por no eliminarla, pasa por darle unos contornos razonables, el gran déficit de nuestra regulación.

Lo más urgente sería contar con criterios de procedencia. Lo obvio sería considerar razones humanitarias, basadas bien en la situación del condenado, bien en las circunstancias extraordinarias de los hechos que, sin embargo, legalmente no alcanzaban para eximir de responsabilidad o atenuar más una pena que en concreto pudiera parecer excesiva, las que debieran estar abiertas siempre a consideración, cualquiera que sea el delito (lo que supone eliminar la exclusión a priori de los llamados delitos terroristas). Más allá de estas razones, se puede pensar en posibles fines de pacificación, todo lo cual es mucho más discutible. Para estos casos, así como para la comprobación efectiva de los presupuestos de las razones humanitarias invocadas, haría mucho sentido la intervención, sugerida en estos días, de un órgano distinto que dé garantías de imparcialidad política.

Cualquiera que sea el diseño, lo esencial es que reconozca la legitimidad de las decisiones judiciales. Los condenados lo son porque cometieron delitos, algo que el indulto no puede desconocer, pero que lamentables declaraciones de los dos últimos presidentes parecieron olvidar.

*Héctor Hernández*  
Director del Departamento de  
Derecho Penal UDP

### LAS IMPRECIIONES DEL MINISTRO

SEÑOR DIRECTOR:

En la entrevista al ministro de Transportes y Telecomunicaciones publicada ayer por este medio la autoridad realizó varias afirmaciones que no se ajustan a la realidad. En virtud del espacio sólo me referiré a tres de ellas.

Con relación a la "Ley Uber" no es correcto que los vehículos no puedan moverse entre comunas. La ley -tal como ocurre con los taxis que es el sector que se buscaba equiparar- regula la movilidad entre regiones, permitiendo que un conductor lleve a un pasajero fuera de su región, pero no admite que se quede a trabajar en ella. Así también, la exigencia de un año de antigüedad de los vehículos indicada por el ministro no afecta a los que operan actualmente -que pueden alcanzar hasta los 10 años- sino a los que se sumen una vez que la ley entre en régimen.