

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 362^a

Sesión 78^a, en miércoles 7 de enero de 2015

Ordinaria

(De 16:22 a 20:6)

*PRESIDENCIA DE SEÑORA ISABEL ALLENDE BUSSI, PRESIDENTA,
Y SEÑORES EUGENIO TUMA ZEDAN, VICEPRESIDENTE,
Y ANDRÉS ZALDÍVAR LARRAÍN, PRESIDENTE ACCIDENTAL*

*SECRETARIOS, LOS SEÑORES MARIO LABBÉ ARANEDA, TITULAR,
Y JOSÉ LUIS ALLIENDE LEIVA, SUBROGANTE*

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

	<u>Pág.</u>
I. ASISTENCIA	3872
II. APERTURA DE LA SESIÓN	3872
III. TRAMITACIÓN DE ACTAS	3872
IV. CUENTA	3872
Minuto de silencio por víctimas de atentado terrorista en Francia.....	3874

V. FÁCIL DESPACHO:

Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.483, que establece nuevo régimen legal para la industria automotriz en materia de importación de trolebuses usados (9.484-15) (se aprueba en general y en particular).....	3877
Proyecto de reforma constitucional, en tercer trámite, que otorga reconocimiento constitucional al principio de transparencia y al derecho de acceso a la información pública (8.805-07) (se rechazan las modificaciones de la Cámara de Diputados y el proyecto pasa a Comisión Mixta).....	3877
Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 20.551, que regula el cierre de faenas e instalaciones mineras, y el decreto ley N° 3.525, que crea el Servicio Nacional de Geología y Minería (9.624-08) (se aprueba en general).....	3878

VI. ORDEN DEL DÍA:

Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que renueva la aplicación del mecanismo de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para empresas de transporte de carga (9.791-05) (se aprueba en general y en particular).....	3881
Designación de señores Nelson Pozo Silva y Cristián Letelier Aguilar como miembros del Tribunal Constitucional (se aprueban).....	3910
Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea la autorización de funcionamiento de jardines infantiles (8.859-04) (queda pendiente la discusión particular).....	3910

VII. TIEMPO DE VOTACIONES:

Condena a atentado y condolencias a pueblo y gobierno franceses. Proyectos de acuerdo (S 1.788-12 y S 1.789-12) (se aprueban).....	3917
--	------

VIII. INCIDENTES:

Peticiones de oficios (se anuncia su envío).....	3918
Modernización de normas del SAG en materia de autorización de descarga de residuos industriales líquidos. Oficios (observaciones del Senador señor Letelier).....	3919
Pista de aguas quietas para práctica de remo de alto nivel en Valdivia. Oficio (observaciones del Senador señor De Urresti).....	3920
Elaboración de preinforme de diseño para construcción de estadio municipal de Valdivia. Oficio (observaciones del Senador señor De Urresti).....	3920

Habilitación de Estadio para la Liga Deportiva Costera de Niebla. Oficio (observaciones del Senador señor De Urresti).....	3920
Antecedentes sobre aplicación de programa “Caminos Básicos” en zonas rurales de Región de Los Ríos. Oficio (observaciones del Senador señor De Urresti).....	3920
Disponibilidad de terreno y recursos para construcción de estadio municipal de comuna de Penco. Oficios (observaciones del Senador señor Navarro)..	3921
Equiparación de días de vacaciones entre trabajadores sujetos a programa proempleo y a Código Laboral. Oficios (observaciones del Senador señor Navarro).....	3921
Grave situación de contaminación de agua potable en Coronel por falta de mantención de cañerías. Oficios (observaciones del Senador señor Navarro).....	3922
Entrega de recursos para planes y programas de prevención de incendios forestales. Oficio (observaciones del Senador señor Navarro).....	3922

DOCUMENTOS DE LA CUENTA (*Véanse en www.senado.cl*):

- 1.– Proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el “Tratado internacional sobre los Recursos Fitogenéticos para la Alimentación y la Agricultura y sus dos Anexos”, adoptado por la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), el 3 de noviembre de 2001 (6.556-10).
- 2.– Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica el seguro de cesantía de la ley N° 19.728 (9.126-13).
- 3.– Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que revoca la nacionalidad chilena concedida por especial gracia al sacerdote irlandés John Joseph Reilly (9.718-06 y 9.719-06, refundidos).
- 4.– Informe de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que renueva aplicación del mecanismo de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga y otorga beneficio tributario que indica (9.791-05).
- 5.– Proyecto de acuerdo de los Senadores señor Letelier, señora Muñoz y señores Chahuán, Harboe, García-Huidobro, Larraín, Montes, Quinteros y Walker, don Patricio, con el que expresan las condolencias y solidaridad al pueblo y gobierno francés y solicitar a Su Excelencia la Presidenta de la República que a través del Ministro de Relaciones Exteriores se hagan llegar al gobierno francés la solidaridad de nuestro país por el ataque sufrido (S 1.788-12).
- 6.– Proyecto de acuerdo de los Senadores señoras Allende, Goic, Muñoz y señores Coloma, Chahuán, García, García-Huidobro, Girardi, Larraín, Letelier, Navarro, Montes, Quinteros y Walker, don Patricio, con el que el Senado expresa su condena al horrendo crimen terrorista acontecido hoy día en Francia y hacer llegar un sentido pésame a las víctimas y a los ciudadanos franceses (S 1.789-12).

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores (as):

—Allamand Zavala, Andrés
 —Allende Bussi, Isabel
 —Araya Guerrero, Pedro
 —Bianchi Chelech, Carlos
 —Chahuán Chahuán, Francisco
 —Coloma Correa, Juan Antonio
 —De Urresti Longton, Alfonso
 —Espina Otero, Alberto
 —García Ruminot, José
 —García-Huidobro Sanfuentes, Alejandro
 —Girardi Lavín, Guido
 —Goic Boroovic, Carolina
 —Guillier Álvarez, Alejandro
 —Harboe Bascuñán, Felipe
 —Horvath Kiss, Antonio
 —Lagos Weber, Ricardo
 —Larraín Fernández, Hernán
 —Letelier Morel, Juan Pablo
 —Matta Aragay, Manuel Antonio
 —Montes Cisternas, Carlos
 —Muñoz D'Albora, Adriana
 —Navarro Brain, Alejandro
 —Orpis Bouchon, Jaime
 —Ossandón Irrarrázabal, Manuel José
 —Pérez San Martín, Lily
 —Pérez Varela, Víctor
 —Pizarro Soto, Jorge
 —Prokurica Prokurica, Baldo
 —Quintana Leal, Jaime
 —Quinteros Lara, Rabindranath
 —Rossi Ciocca, Fulvio
 —Tuma Zedan, Eugenio
 —Van Rysselberghe Herrera, Jacqueline
 —Walker Prieto, Ignacio
 —Walker Prieto, Patricio
 —Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, los Ministros de Hacienda, señor Alberto Arenas de Mesa; de la Secretaría General de la Presidencia, señora Ximena Rincón González; de Educación, señor Nicolás Eyzaguirre Guzmán; de Minería, señora Aurora Williams Baussa, y la Ministra Directora del Servicio Nacional de la Mujer, señora Claudia Pascual Grau.

Actuó de Secretario el señor Mario Labbé Araneda, y de Prosecretario, el señor José Luis Alliende Leiva.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 16:22, en presencia de 15 señores Senadores.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

La señora ALLENDE (Presidenta).— Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 74^a, ordinaria, en 16 de diciembre; 75^a, extraordinaria, y 76^a, ordinaria, ambas en 17 de diciembre, todas del año 2014, que no han sido observadas.

IV. CUENTA

La señora ALLENDE (Presidenta).— Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

El señor ALLIENDE (Prosecretario).— Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

Oficios

Cinco de la Honorable Cámara de Diputados:

Con los tres primeros comunica que aprobó los asuntos que se señalan a continuación:

1.— Proyecto de acuerdo que aprueba el “Tratado Internacional sobre los Recursos Fitogenéticos para la Alimentación y la Agricultura y sus dos Anexos”, adoptado por la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) el 3 de noviembre de 2001 (boletín N° 6.556-10) (con urgencia calificada de “simple”).

—Pasa a la Comisión de Relaciones Exteriores.

2.— Proyecto que modifica el seguro de cesantía de la ley N° 19.728 (boletín N° 9.126-13) (con urgencia calificada de “suma”).

—**Pasa a la Comisión de Trabajo y Previsión Social y a la de Hacienda, en su caso.**

3.— Proyecto de ley que revoca la nacionalidad chilena concedida por especial gracia al sacerdote irlandés John Joseph Reilly (boletines N°s 9.718-06 y 9.719-06, refundidos).

—**Pasa a la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía.**

Con los otros dos informa que aprobó las enmiendas propuestas por esta Corporación a los proyectos que se enuncian a continuación:

1.— El que modifica la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, fortaleciendo los consejos regionales (boletín N° 9.691-06).

2.— El que introduce modificaciones a la Ley General de Servicios Eléctricos, perfeccionando el sistema de licitaciones de suministro eléctrico para clientes sometidos a regulaciones de precios (boletín N° 9.515-08).

—**Se toma conocimiento y se manda archivar los documentos junto a sus respectivos antecedentes.**

Del Excelentísimo Tribunal Constitucional:
Expide copia autorizada de la sentencia definitiva pronunciada en la acción de inaplicabilidad por inconstitucionalidad del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil.

—**Se toma conocimiento y se manda archivar el documento.**

Del señor Ministro de Relaciones Exteriores:

Contesta acuerdo de la Corporación, adoptado a proposición de los Senadores señores Prokurica, Allamand, Bianchi, García, Girardi, Guillier y Horvath, referente al envío de una nota de protesta diplomática al Gobierno de Japón por su anuncio de un nuevo proyecto para continuar la caza de la ballena en el Océano Antártico, a partir del año 2015 (boletín N° S 1.710-12).

De la señora Ministra de Vivienda y Urba-

nismo:

Responde solicitud de información, enviada en nombre del Senador señor Matta, acerca de los daños que presentan algunas viviendas del Comité Habitacional de Villa Alto del Río, en la comuna de Cauquenes, con posterioridad a la recepción de las construcciones en junio de 2013.

De la señora Ministra del Deporte:

Contesta solicitud de información, cursada en nombre del Senador señor De Urresti, respecto de la factibilidad de apoyar al atleta paralímpico de Valdivia don Eduardo Soto Pantoja, del Club Deportivo Manuel Plaza, quien requiere cambiar su prótesis de pierna.

De la señora Subsecretaria de Redes Asistenciales:

Atiende solicitud de información, remitida en nombre del Senador señor Bianchi, relativa a la factibilidad de un proyecto de ley que establezca una asignación especial de jornadas penosas para los funcionarios del sector salud que deban cumplir turnos los días 24 y 31 de diciembre y aquellos declarados como feriado irrenunciable.

Del señor Presidente del Directorio del Banco del Estado de Chile:

Responde solicitud de información, enviada en nombre del Senador señor Ossandón, concerniente a diversos aspectos relacionados con la operación del producto cuenta RUT de esa entidad bancaria, y remite antecedentes sobre el régimen contractual regulador de la prestación de esos servicios.

—**Quedan a disposición de Sus Señorías.**

Informe

De la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que renueva aplicación del mecanismo de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga y otorga beneficio tributario que indica (boletín N° 9.791-05) (con urgencia califi-

cada de “discusión inmediata”).

—**Conforme a lo acordado por los Comités, queda para la tabla de esta sesión.**

Solicitud de desarchivo

Del Senador señor Chahuán, respecto de las iniciativas que se especifican a continuación:

1.— Proyecto de ley, iniciado en moción de los Senadores señores Chahuán, Bianchi y Horvath y del entonces Senador señor Sabag, que establece seguro de riesgos personales para pescadores artesanales (boletín N° 7.764-03).

2.— Proyecto de ley, iniciado en moción de los Senadores señores Chahuán y Bianchi, que permite la reelección indefinida de dirigentes deportivos (boletín N° 7.109-04).

3.— Proyecto de ley, iniciado en moción de los Senadores señores Chahuán, Girardi, y Rossi y del entonces Senador señor Uriarte, respecto de comiso de vehículos utilizados en delitos de contrabando y fraude aduanero (boletín N° 7.981-05).

4.— Proyecto de ley, iniciado en moción del Senador señor Chahuán, relativo al otorgamiento del título profesional de abogado (boletín N° 6.937-07).

5.— Proyecto de ley, iniciado en moción del Senador señor Chahuán, sobre prohibición de enajenar y gravar vehículos en juicios por accidentes de tránsito (boletín N° 7.497-07).

6.— Proyecto de reforma constitucional, iniciado en moción de los Senadores señores Chahuán, Bianchi, Girardi, Navarro y Rossi, que instaura la iniciativa popular de ley (boletín N° 7.916-07).

7.— Proyecto de ley, iniciado en moción de los Senadores señores Chahuán y Bianchi, que obliga a contratar un seguro de sismo para toda edificación (boletín N° 6.978-14).

—**Se accede a lo solicitado, volviendo los proyectos al estado en que se encontraban al momento de archivarlos.**

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminada la Cuenta.

MINUTO DE SILENCIO POR VÍCTIMAS DE ATENTADO TERRORISTA EN FRANCIA

La señora ALLENDE (Presidenta).— Solicito guardar un minuto de silencio ante la tragedia causada por un acto terrorista a un medio de comunicación en Francia, producto del cual fallecieron 12 personas, lo que me parece lamentable.

Como Presidenta del Senado, he presentado un proyecto de acuerdo, y lo mismo ha hecho la Comisión de Relaciones Exteriores, de modo que ambos textos se fusionarán.

En este momento el Senado guardará solemnemente un minuto de silencio por las víctimas.

—**La Sala guarda un minuto de silencio.**

La señora ALLENDE (Presidenta).— Muchas gracias.

De esta manera, la Corporación expresa su profundo dolor y solidaridad con el pueblo y el Gobierno de Francia por semejante atentado terrorista, el que, obviamente, condenamos en toda su forma y expresión.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Senador señor García, ¿sobre la Cuenta?

El señor GARCÍA.— No, señora Presidenta. En realidad, sobre la tabla.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Si es así, enseguida le doy la palabra, señor Senador.

Primero, debo aclarar lo siguiente.

Había un acuerdo de los Comités respecto a la tabla de Fácil Despacho. Sin embargo, tanto el Presidente como los miembros de la Comisión de Minería han solicitado que no se trate hoy día el proyecto que allí figura, sobre el cierre de faenas e instalaciones mineras. De hecho, la Comisión va a sesionar de manera especial el lunes para abocarse a esa iniciativa, y la idea es que la Sala la vea con posterioridad, me imagino que el miércoles próximo.

Este es un acuerdo de la Comisión de Minería, que particularmente solicitó el Senador señor Orpis -si mal no recuerdo-, y que, según me explicó el Presidente del órgano técnico, fue consultado con la mayoría de sus miembros.

¿Habría acuerdo en acceder a lo solicitado?

Aprovecho de saludar a la señora Ministra de Minería, doña Aurora Williams, quien se encuentra en la Sala, a pesar de que no veremos ahora el proyecto de su Cartera a petición de uno de los miembros de la Comisión.

Tiene la palabra el Senador señor Orpis.

El señor ORPIS.— Señora Presidenta, yo no he presentado ninguna objeción a que el proyecto se vea hoy.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Parece que entendí mal lo que me planteó el Senador señor Guillier, quien me explicó ayer que pedía...

El señor GUILLIER.— ¿Me permite, señora Presidenta?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor GUILLIER.— Señora Presidenta, la idea es que hoy se apruebe en general la iniciativa; que el lunes se reúna la Comisión, y que la Sala la vote en particular en una de las sesiones de la próxima semana.

El señor ORPIS.— Y que se fije plazo para formular indicaciones hasta el lunes.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Gracias, Senador señor Guillier.

Disculpe. Yo entendí que querían retirar el proyecto de la tabla de Fácil Despacho.

En consecuencia, corresponde tratar la iniciativa en general. Entonces, no hay problema. Se fijaría plazo para presentar indicaciones hasta el lunes; y ese mismo día sesionaría la Comisión de Minería para estudiarlas. Y luego de ello, la iniciativa pasaría a la Sala.

Nuevamente, bienvenida, señora Ministra.

Doy disculpas, pues le había entendido otra cosa al Presidente de la Comisión.

Antes de pasar a Fácil Despacho, tiene la

palabra el Senador señor García, sobre la tabla.

El señor GARCÍA.— Señora Presidenta, solicito que se recabe el acuerdo de la Sala para incorporar en la tabla de Fácil Despacho de esta sesión el proyecto, de artículo único, que establece nuevo régimen legal para la industria automotriz en materia de importación de trolebuses usados.

Es bastante simple, y creo que lo podríamos despachar ahora mismo, una vez que tratemos la iniciativa que regula el cierre de faenas e instalaciones mineras.

Muchas gracias.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Le ofreceré la palabra al Senador señor Tuma, pero entiendo que hay acuerdo.

El señor TUMA.— Señora Presidenta, como planteé ayer, yo presenté una indicación al proyecto, a fin de no otorgar esta franquicia a los bancos e instituciones financieras que están importando vehículos antiguos, de baja tecnología, para trasladar dinero. El darles esta posibilidad de traer vehículos usados nos deja muy atrás, no solo desde el punto de vista de la tecnología, sino también de la protección de esos valores.

Sin embargo, en función de la necesidad de aprobar este proyecto, que nació en la Cámara de Diputados, que se encuentra en segundo trámite, y al que no se le ha formulado ninguna indicación en el Senado, y teniendo en cuenta la urgencia con que se requiere disponer de los trolebuses en Valparaíso, que ya están en Chile, voy a retirar mi indicación para presentarla en la tramitación de otra iniciativa.

Por tanto, señora Presidenta, le ruego acoger la petición del Senador García en orden a aprobar este proyecto sin debate.

La señora ALLENDE (Presidenta).— ¿Habría acuerdo para proceder de esa manera?

Tiene la palabra el Senador señor Ossandón.

El señor OSSANDÓN.— Señora Presidenta, deseo explicarle a la Sala que este es un proyecto muy simple. Consiste en agregar en la

ley N° 18.483 la posibilidad de importar trolebuses usados a nivel nacional. Ello se hace pensando, específicamente, en Valparaíso, porque los que están funcionando hoy día son del año 1957. Están un poco antiguos.

La iniciativa también autoriza la importación de vehículos de colección de más de 50 años, lo que serviría para recuperar nuestro capital, porque muchos de los autos antiguos se fueron de Chile y hoy día no se pueden importar.

He dicho.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Si entiendo bien, el acuerdo sería votar la iniciativa sin debate. De lo contrario, no es posible acoger la solicitud, ya que tenemos proyectos demasiado importantes y no quisiera que quedaran postergados.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

Acordado.

Tiene la palabra el Senador señor Prokurica.

El señor PROKURICA.— Yo estoy de acuerdo, señora Presidenta. Pero deseo recordarle al Vicepresidente del Senado que debe intervenir desde su pupitre, porque reglamentariamente no corresponde que lo haga desde la testera cuando no está dirigiendo el debate.

El señor TUMA.— Me ofrecieron la palabra y di la facilidad para los efectos de retirar la indicación.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En todo caso, fue error mío, porque yo le ofrecí la palabra al Vicepresidente, estando al lado, y él simplemente la tomó.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Harboe.

El señor HARBOE.— Señora Presidenta, le pido que recabe la autorización de la Sala para discutir en la tabla de Fácil Despacho un proyecto de reforma constitucional que se encuentra en tercer trámite: el que otorga re-

conocimiento constitucional al principio de transparencia y al derecho de acceso a la información pública.

Fue aprobado por el Senado, pero la Cámara de Diputados le introdujo un conjunto de enmiendas en el segundo trámite. Lo que correspondería es que la Sala rechazara esas modificaciones, de manera que la próxima semana se pueda constituir una Comisión Mixta que dé solución a las divergencias presentadas.

Es todo, señora Presidenta.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Yo creo que podríamos tratar esa iniciativa después de la relativa a los trolebuses, pero sin debate. Eso es lo único que pido: rechazarlo sin discusión para ir directamente a la Comisión Mixta a zanjar las diferencias. Entiendo que hay acuerdo en la Comisión de Constitución al respecto, así que no hay problema.

Si le parece a la Sala, procederíamos de esa forma.

—Así se acuerda.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Ossandón.

El señor OSSANDÓN.— Señora Presidenta, pido autorización para que la Comisión de Transportes pueda integrar una Comisión Mixta a partir de las 17:30, ya que debemos tratar el proyecto que modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos.

El señor MONTES.— ¡No...!

El señor OSSANDÓN.— ¡Gracias, señor Montes...!

V. FÁCIL DESPACHO

AUTORIZACIÓN DE IMPORTACIÓN DE TROLEBUSES USADOS Y DE VEHÍCULOS DE COLECCIÓN O DE INTERÉS PATRIMONIAL

La señora ALLENDE (Presidenta).— Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.483, que establece nuevo régimen legal para la industria automotriz en materia de importación de trolebuses usados, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y urgencia calificada de “suma”.

—Los antecedentes sobre el proyecto (9.484-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 55ª, en 14 de octubre de 2014.

Informe de Comisión:

Transportes y Telecomunicaciones: sesión 62ª, en 11 de noviembre de 2014.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— El objetivo de la iniciativa es incorporar a los trolebuses dentro de aquellos vehículos usados que se pueden importar, a fin de permitir la renovación de la flota de vehículos de esas características; y permitir la importación de vehículos de colección o de interés patrimonial con una antigüedad superior a 50 años.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones discutió este proyecto en general y en particular, por ser de artículo único, y lo aprobó por la unanimidad de sus miembros presentes (Senadores señores Girardi, García-Huidobro y Ossandón), en los mismos términos en que fue despachado por la Cámara de Diputados.

El texto que se propone aprobar se consigna en la página 6 del informe de la Comisión y en el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En votación.

El señor LABBÉ (Secretario General).— ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminada la votación.

—**Se aprueba en general y en particular el proyecto (23 votos afirmativos).**

Votaron las señoras Allende, Goic y Muñoz y los señores Allamand, Bianchi, Chahuán, Coloma, García, García-Huidobro, Guillier, Harboe, Horvath, Hernán Larraín, Letelier, Montes, Navarro, Orpis, Ossandón, Pérez Varela, Prokurica, Quinteros, Tuma y Patricio Walker.

RECONOCIMIENTO CONSTITUCIONAL A PRINCIPIO DE TRANSPARENCIA Y A DERECHO DE ACCESO A INFORMACIÓN PÚBLICA

La señora ALLENDE (Presidenta).— Proyecto de reforma constitucional, en tercer trámite, que otorga reconocimiento constitucional al principio de transparencia y al derecho de acceso a la información pública.

—Los antecedentes sobre el proyecto (8.805-07) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de reforma constitucional (moción de los Senadores señor Larraín, señora Allende, señores García y Tuma, y de la entonces Senadora señora Alvear):

En primer trámite, sesión 100ª, en 5 de marzo de 2013.

En tercer trámite, sesión 76ª, en 17 de diciembre de 2014.

Informe de Comisión:

Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento: sesión 11ª, en 22 de abril de 2014.

Discusión:

Sesión 23ª, en 10 de junio de 2014 (se aprueba en general y en particular).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— Este proyecto inició su tramitación en el Senado. La Cámara de Diputados, en el segundo trámite, efectuó dos enmiendas, consistentes en sustituir el inciso primero del artículo 8° de la Carta Fundamental propuesto en el proyecto por otro que dispone que en el desempeño de las funciones públicas sus titulares deben observar los principios de probidad y transparencia; y en suprimir en el párrafo tercero, nuevo, que se propone incorporar en el número 12° del artículo 19, los vocablos “y condiciones” y la frase “, la que deberá ser de quórum calificado”.

En caso de que la Sala acuerde aprobar las enmiendas, estas requieren el voto conforme de dos terceras partes de los Senadores en ejercicio, esto es, 25 votos.

En el boletín comparado que Sus Señorías tienen en sus escritorios se transcriben el texto aprobado por el Senado y las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En votación.

Como se ha dicho, se deben rechazar las modificaciones de la Cámara de Diputados para que pueda formarse una Comisión Mixta que zanje las diferencias.

El señor MONTES.— ¡Señora Presidenta, está pauteando los votos...!

La señora ALLENDE (Presidenta).— ¡Estoy aclarando el acuerdo de la Comisión de Constitución...!

Solo he dicho que votando “no” llegamos a la Comisión Mixta.

El señor LABBÉ (Secretario General).— ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminada la votación.

—Se rechazan las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados (25 votos en contra).

Votaron las señoras Allende, Goic, Muñoz y Van Rysselberghe y los señores Allamand, Araya, Bianchi, Chahuán, Coloma, García,

García-Huidobro, Guillier, Harboe, Horvath, Hernán Larraín, Letelier, Montes, Navarro, Orpis, Ossandón, Pérez Varela, Prokurica, Quinteros, Tuma y Patricio Walker.

La señora ALLENDE (Presidenta).— La Mesa propone que los miembros de la Comisión de Constitución representen al Senado en la Comisión Mixta.

—Así se resuelve.

La señora ALLENDE (Presidenta).— El Honorable señor García-Huidobro, de manera especial, quiere saludar a compañeros de curso del Colegio Sagrados Corazones de Manquehue que se hallan en las tribunas.

¡Bienvenidos al Senado!

—(Aplausos en la Sala y en tribunas).

ENMIENDAS A NORMATIVAS ATINENTES A REGULACIÓN DE CIERRE DE FAENAS E INSTALACIONES MINERAS Y A CREACIÓN DE SERNAGEOMIN

La señora ALLENDE (Presidenta).— Corresponde ocuparse en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 20.551, que regula el cierre de faenas e instalaciones mineras, y el decreto ley N° 3.525, que crea el Servicio Nacional de Geología y Minería, con informe de la Comisión de Minería y Energía y urgencia calificada de “suma”.

—Los antecedentes sobre el proyecto (9.624-08) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 72ª, en 9 de diciembre de 2014.

Informe de Comisión:

Minería y Energía: sesión 77ª, en 6 de enero de 2015.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).—

Los principales objetivos de esta iniciativa son perfeccionar la forma de cálculo de la vida útil de los proyectos mineros; determinar la oportunidad para constituir la garantía financiera de iniciativas de hidrocarburos; introducir ajustes al procedimiento de evaluación de los proyectos de cierre, y dotar al SERNAGEOMIN tanto de atribuciones para requerir información geológica de carácter general cuanto de facultades sancionatorias en caso de incumplimiento de obligaciones establecidas en el Código de Minería.

La Comisión de Minería y Energía discutió la iniciativa solamente en general y aprobó la idea de legislar por la unanimidad de sus miembros presentes, Senadores señora Allende y señores Guillier, Orpis y Prokurica.

El texto que se propone aprobar en general se transcribe en las páginas 10 a 12 del primer informe de aquel órgano técnico y en el boletín comparado que Sus Señorías tienen en los escritorios.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Señores Senadores, debo rectificar una pequeña omisión en que incurrí.

Voy a saludar, en nombre de la Mesa, al Honorable señor Juan Pablo Letelier, quien hoy está de cumpleaños.

¡Felicidades, Su Señoría!

—(Aplausos en la Sala).

Tenía la intención de saludarlo al inicio de la sesión, pero, por distintas razones, no lo hice.

Y, cuando llegue a la Sala, saludaremos asimismo al Honorable señor Ignacio Walker, quien también está de cumpleaños hoy.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En discusión general el proyecto.

Tiene la palabra el Presidente de la Comi-

sión de Minería y Energía, Senador señor Guillier.

El señor GUILLIER.— Señora Presidenta, esta iniciativa, que se encuentra en segundo trámite constitucional, en el fondo pretende cambiar la forma de cálculo de la vida útil de los proyectos mineros, lo que tiene mucha relación con el tiempo de que disponen las empresas para establecer la garantía financiera a los efectos de proceder luego al cierre de faenas, con la mitigación de los impactos ambientales y el otorgamiento de seguridad a terceros.

Por otro lado, el plan de cierre debe cumplirse. El SERNAGEOMIN queda encargado de recibirlo y de exigir el cumplimiento de ciertas condiciones. Y, al mismo tiempo, se faculta a dicho Servicio para demandar la entrega de información sobre el proyecto de cierre y para imponer sanciones, las que hoy, por no hallarse determinadas, están en el aire.

La idea de esta iniciativa, por consiguiente, es perfeccionar la legislación existente sobre la materia y corregir un error conceptual relativo a la forma de calcular la vida útil de la faena minera.

Según la ley vigente, el cálculo debe hacerse en función de las reservas demostradas (las probadas más las probables, certificadas por personas competentes) y de los niveles anuales de extracción. Sin embargo, la experiencia ha demostrado que la legislación debería considerar para el cálculo, no las reservas, sino los recursos minerales, representados básicamente por las faenas que se están realizando y por el conocimiento que se tiene sobre ellas.

Recordemos que particularmente en la mediana minería no siempre se dispone de toda la información estratégica esencial para tomar decisiones en el sistema financiero (pedir créditos, etcétera), lo que en ese sector y en la pequeña minería tiene mucha importancia.

La noción de “mineral explotable” es dinámica. Se estructura a partir de varios factores, que incluyen tanto los costos de producción cuanto el precio; por lo tanto, en el cálculo de

la vida útil de un proyecto las empresas disponen de capacidad para corregir las estimaciones de lo que va a significar el cierre en la medida en que se modifican parámetros fundamentales de costo o precio del mineral.

Por esa razón, se está sugiriendo una enmienda a la manera de calcular la vida útil del proyecto, a los fines de permitir que se hagan los acopios de recursos suficientes para garantizar un cierre adecuado, conforme a la legislación vigente.

Esa es básicamente la idea.

A la vez, se ha establecido un trato particular a la pequeña minería, y a los pirquineros incluso, de modo que estén en situación de factibilidad en función de su volumen de producción y de sus capitales.

Por lo mismo, se propone recoger en la nueva legislación la diferencia que hay por el tipo de producción y por el tamaño de esta y de la pequeña empresa. En consecuencia, se fijan criterios especiales para la minería que trabaja con menos de cinco mil toneladas brutas mensuales por faena y que no cuenta con planta de producción ni con depósitos de relaves o de ripio.

Tal es, señora Presidenta, el propósito central de esta iniciativa. Y la Comisión sugiere aprobar la idea de legislar, para el próximo lunes efectuar en esa instancia la discusión particular y luego presentar a la Sala el segundo informe.

He dicho.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Figura inscrito a continuación el Senador señor Orpis, quien no está en la Sala.

Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica.

El señor PROKURICA.— Señora Presidenta, esta iniciativa tiene por objeto adecuar la ley N° 20.551, sobre cierre de faenas e instalaciones mineras, y modificar el decreto ley N° 3.551, que creó el Servicio Nacional de Geología y Minería.

Tal como lo expresó brillantemente el Pre-

sidente de la Comisión de Minería, todos los países modernos cuya actividad económica y productiva se relaciona con la minería extractiva han dictado normas para que las empresas, al momento de iniciar sus proyectos, definan de qué manera van a terminar sus procesos. Con ello se evitan problemas históricos que viven las ciudades, especialmente las del norte de nuestro país: desmontes, relaves y otros desechos provenientes de la actividad productiva.

De la misma forma, se pide para el cierre de faenas adoptar medidas conducentes a evitar riesgos derivados de la actividad minera: piques, lugares con declives o materiales depositados en quebradas u otros sectores y que podrían afectar a terceros.

Debo aclarar -tal como lo hizo el colega Guillier- que esta iniciativa no afecta en nada a la pequeña minería, respecto de la cual existe un trámite administrativo que no requiere el concurso de un profesional. Y en el caso de la mediana minería, se aplica a faenas cuya capacidad de extracción sea de entre diez mil y quinientas mil toneladas brutas. Al respecto, se introduce un cambio destinado a evitar la obligación de garantizar el cierre.

El cálculo de la vida útil del proyecto será certificado por personas competentes.

De otro lado, la ley en proyecto incluye un tema que quedó como encargo para la Comisión de Minería: el cálculo de la vida útil de proyectos de hidrocarburos, que será certificado por personas competentes en recursos y reservas mineras, de acuerdo a las disposiciones de la ley N° 20.235, y con experiencia en evaluación de recursos y reservas de aquellos compuestos orgánicos.

Se nos dijo que en este minuto no hay profesionales expertos en la materia señalada. Por lo tanto -reitero-, el tema queda como tarea para la Comisión de Minería.

Creo que este es un proyecto positivo, que pone a Chile dentro de la normativa mundial. Y por eso lo vamos a aprobar.

El último orador es el Honorable señor Orpis, quien aún no está en la Sala.

Cerrado el debate.

En votación la idea de legislar.

El señor LABBÉ (Secretario General).— ¿Alguna señora Senadora o algún señor Senador no ha emitido su voto?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminada la votación.

—Se aprueba en general el proyecto (26 votos favorables).

Votaron las señoras Allende, Goic, Muñoz, Lily Pérez y Van Rysselberghe y los señores Allamand, Araya, Bianchi, De Urresti, Espina, García, García-Huidobro, Guillier, Horvath, Lagos, Hernán Larraín, Letelier, Matta, Montes, Orpis, Ossandón, Pérez Varela, Prokurica, Quinteros, Tuma y Patricio Walker.

La señora ALLENDE (Presidenta).— A solicitud de la propia Comisión de Minería, se fija el lunes 12 de enero como plazo para formular indicaciones, las que deberán presentarse en la Secretaría del referido órgano técnico.

VI. ORDEN DEL DÍA

RENOVACIÓN DE MECANISMO DE REINTEGRO PARCIAL DE IMPUESTO ESPECÍFICO A PETRÓLEO DIÉSEL PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA

La señora ALLENDE (Presidenta).— En primer término, corresponde ocuparse en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que renueva la aplicación del mecanismo de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para empresas de transporte de carga, con informe de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de “discusión inmediata”.

—Los antecedentes sobre el proyecto (9.791-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 75ª, en 17 de

diciembre de 2014.

Informe de Comisión:

Hacienda: sesión 78ª, en 7 de enero de 2015.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— El principal objetivo del proyecto es renovar hasta el 31 de diciembre de 2018 la aplicación del mecanismo de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para empresas de transporte de carga.

Del mismo modo, establecer que las personas naturales domiciliadas o residentes en Isla de Pascua, ya sea por bienes situados en ese territorio o por actividades remuneradas que se lleven a cabo en él, no tendrán que tributar impuesto a la renta ni deberán considerar las rentas pertinentes para la aplicación del impuesto global complementario por otras rentas que pudiesen obtener y que no se encontraren liberadas.

Adicionalmente, liberar de impuestos a las personas no domiciliadas ni residentes en Isla de Pascua por las rentas provenientes de servicios que presten a personas o entidades domiciliadas o residentes en dicho territorio.

La Comisión de Hacienda discutió esta iniciativa en general y en particular a la vez, en virtud de lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado, y aprobó la idea de legislar por 3 votos a favor (Senadores señores Lagos, Montes y Zaldívar), una abstención (Senador señor García) y un voto en contra (Senador señor Coloma).

El proyecto fue aprobado en particular en los mismos términos en que lo despachó la Cámara de Diputados: el artículo 1º, con la votación que consigné precedentemente; el artículo 2º, por la unanimidad de los miembros de aquel órgano técnico.

El texto sugerido se consigna en la página 28 del informe de la Comisión.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Saludo al Ministro de Hacienda, don Alberto Are-

nas: ¡bienvenido a la Sala del Senado!

En discusión general y particular el proyecto.

No hallándose presente el Presidente de la Comisión de Hacienda, le ofrezco la palabra a algún miembro de este órgano.

Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.— Señora Presidenta, este proyecto de ley...

La señora ALLENDE (Presidenta).— Excúsememe por interrumpirlo, Su Señoría, pero debo hacer un planteamiento muy importante.

Habiéndose reunido los 25 votos necesarios para aprobar la designación directa por el Senado de dos miembros del Tribunal Constitucional, materia que tenemos pendiente y respecto de la cual todos firmamos un compromiso en el sentido de pronunciarnos hoy sin falta, propongo proceder a la votación en este momento o inmediatamente después de la intervención del Honorable señor García, pero en todo caso antes de votar el proyecto que estamos debatiendo.

El señor GARCÍA.— Tal vez podríamos votar la designación en comento inmediatamente luego de despachar la iniciativa que nos ocupa.

La señora ALLENDE (Presidenta).— De acuerdo: lo haremos así. Pero lo único que pido es que seamos conscientes de que para aprobar los nombramientos necesitamos 25 votos favorables.

Ahora comenzamos el debate general y particular de la iniciativa que nos convoca.

Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.— Señora Presidenta, este proyecto de ley contiene -por así decirlo- dos ideas matrices bien distintas una de la otra pero que tienen la vinculación de que ambas son materias tributarias.

El artículo 1º busca extender por cuatro años el mecanismo de reintegro parcial tanto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga cuanto de los peajes.

El artículo 2º señala que “No constituyen

renta los ingresos provenientes de bienes situados o de actividades desarrolladas en el Territorio Especial de Isla de Pascua, obtenidas por personas naturales domiciliadas o residentes en dicha isla.”.

Se ha considerado que este es un elemento muy importante para dar mayor tranquilidad y seguridad respecto a las normas tributarias que se aplican en Isla de Pascua.

En cuanto al artículo 1º, en la Comisión me abstuve.

Yo estoy plenamente de acuerdo en que debe haber un sistema de reintegro para que las empresas de transporte de carga puedan recuperar parte del pago de impuesto específico -básicamente del aplicado al petróleo diésel- y de peajes. Sin embargo, no estoy de acuerdo con que la medida se extienda por cuatro años.

La razón es que nosotros queremos que muy pronto, dentro de este año, se haga un estudio del más alto nivel que nos permita resolver de mejor forma el siempre ingrato problema de los impuestos específicos.

El precio internacional del petróleo ha venido cayendo; lo mismo ha ocurrido con las gasolinas, y eso ha provocado que la demanda de la ciudadanía por disminuir el impuesto específico a los combustibles se haya reducido sustantivamente.

Sin embargo, bastará que vuelva a subir el precio internacional de los combustibles para que de nuevo aquella sea una demanda ciudadana expresada con bastante fuerza.

Entonces, pensamos que esta es la oportunidad para tener un estudio que nos permita detectar la existencia de otras actividades económicas que usan también combustible y no pagan el impuesto específico o si lo pagan luego lo recuperan en su integridad, motivando con ello que en último término dicho tributo sea soportado básicamente por el transporte de carga, por los colectivos, por los taxis básicos, por el transporte escolar y, al final, por los millones de ciudadanos de nuestro país que usan su vehículo como herramienta de trabajo.

Por eso yo no soy partidario del período de cuatro años. Habría preferido que la extensión fuera solo por un año; a lo más, por dos.

En mi concepto, si fijamos un término de cuatro años y postergamos la solución del problema hasta el próximo gobierno, ella no tendrá lugar y, en definitiva, seguiremos arrastrando una situación respecto de la cual la ciudadanía demanda una definición concreta y que haga más justicia frente al pago del impuesto en cuestión.

Por supuesto, en el caso de Isla de Pascua, estoy absolutamente de acuerdo en definir que no constituyen renta los ingresos provenientes de actividades realizadas allí.

He dicho.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Tuma.

El señor TUMA.— Señora Presidenta, este proyecto deberíamos haberlo despachado en diciembre último para que a contar del mes en curso todos los transportistas de carga hubieran recibido el beneficio que se otorga.

Sabemos que el impuesto específico se originó en los años 80, en la idea de reparar los daños que en esa década sufrieron las carreteras a raíz de un sismo.

Quedan excluidas todas las empresas que no usan las carreteras. Por tanto, la industria naviera, la industria aeronáutica, la industria minera no pagan dicho tributo, que ha sido soportado durante muchísimos años por los pequeños y medianos empresarios del transporte de carga.

Me parece de justicia la renovación, pero hemos planteado en reiteradas oportunidades que el tributo está resultando bastante injusto. Es cierto que se registra una baja en el precio del combustible, pero no es permanente.

Más todavía, creo que no es razonable el modo de recaudar recursos a través del pago del impuesto que nos ocupa. Si queremos recibirlos, busquemos una fórmula que reemplace lo que obtiene el Estado; pero estimo, en verdad, que esta es la peor manera de seguir per-

cibiéndolos, porque estamos castigando con la aplicación del tributo a miles de pequeños y de medianos empresarios.

Deseo consignar que el Estado recupera del orden de dos mil cuatrocientos millones de dólares por este concepto, lo que constituye una cantidad importante, pero el mismo monto se podría distribuir de una manera más equitativa sobre la base de que el impuesto específico afectara a todos los consumidores de petróleo y de bencina. Mas no es así. Si ello sucediera, se reduciría a un quinto el valor actual y tendríamos un país bastante más justo, desde el punto de vista del pago de tributos y de la contribución a aquel que nos ocupa.

Voy a votar a favor, sin embargo, porque, en verdad, se favorece a la pequeña y la mediana empresas.

Los parlamentarios no contamos con la facultad de hacer lo que expresaba el Senador señor García. Por mi parte, concuerdo con Su Señoría, pero, en definitiva, si nos abstenemos todos, no se va a otorgar el beneficio. Esta es materia de la iniciativa exclusiva del Presidente de la República. Como es lo que tenemos, me pronunciaré por la aprobación.

No obstante, quisiera hacer presente que el proyecto no resulta completo, porque donde hay una misma razón tiene que haber una misma disposición. Estamos favoreciendo con un ochenta por ciento de recuperación del impuesto específico a las pymes del transporte de carga, ¿pero qué pasa en cuanto a las mipymes con un taxi básico, con un colectivo, que no tienen el mismo derecho? Sé que en este último caso el Ejecutivo ha hecho la oferta de un descuento anual del orden de cuatro unidades tributarias mensuales, mas ello no guarda relación con el ochenta por ciento al que he hecho referencia. El ofrecimiento para los colectivos o los taxis básicos representa una ínfima parte de recuperación.

Por lo tanto, quiero pedirle al señor Ministro de Hacienda, aquí presente, que se lleve a cabo una negociación adecuada, pero más generosa

de la que se ha visto hasta ahora de parte de su Cartera, en orden a lograr un tratamiento equitativo en la materia, similar al que se le otorga hoy al transporte de carga. Este bien lo merece, pero también el de pasajeros, cuando se trata de colectivos. Porque el transporte de pasajeros mayor ya recibe un tratamiento especial. ¿Por qué no contemplamos condiciones apropiadas, justas, equivalentes, para los taxis colectivos y los básicos?

Reitero que votaré a favor, mas hago presente que existe una cuestión pendiente. Espero que Hacienda llegue a un acuerdo con los colectiveros.

—(Aplausos en tribunas).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Saludo a quienes nos acompañan en las tribunas, pero al mismo tiempo deseo señalarles que cualquier manifestación, a favor o en contra, se encuentra estrictamente prohibida. Comprendo el entusiasmo, pero no podemos aceptar tales expresiones. Así que les ruego mantener una conducta rigurosamente acorde con el Reglamento.

Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica.

El señor PROKURICA.— Señora Presidenta, todos sabemos que Chile no es un productor de petróleo, por lo que debe importar cerca del noventa y seis por ciento de los combustibles. En consecuencia, las variaciones de los precios internacionales terminan siempre por afectarlo.

Hago presente que esta es una manera curiosa de legislar, porque la iniciativa dice relación, como lo ha dicho muy bien el Senador señor García, con dos temas que nada tienen que ver entre sí. No sé si uno es contrabando del otro o al Ministerio de Hacienda le faltó papel para enviar dos proyectos distintos. Por mi parte, habría recurrido a este último procedimiento.

Frente a las sucesivas fluctuaciones en los precios de las bencinas, que ocurren mes a mes, lamentablemente los Gobiernos -el pre-

cedente del anterior, el anterior y el actual- han tomado palco ante una situación que termina asfixiando a la clase media y a quienes trabajan con los combustibles.

Es cierto que con la iniciativa -y es la parte buena- alargamos un beneficio para los camioneros, cuyo trabajo cotidiano realmente agradecemos. Sin embargo, como lo han observado otros Honorables colegas, no se incluye a los taxistas ni a los colectiveros, quienes también son afectados por el impuesto, que es al menos injusto, por no decir abusivo, y no tienen derecho a descontar una parte.

El proyecto, junto a prolongar por cuatro años el régimen vigente de la ley N° 20.658, asimismo tiene por objeto disponer exenciones de impuestos a la renta para los contribuyentes de Isla de Pascua y liberar de tributos a no domiciliados ni residentes por rentas provenientes de servicios que presten a personas o entidades domiciliadas o residentes en ese territorio, beneficio que ojalá se extendiera cada día más también al continente.

La discusión a que nos hallamos abocados se parece mucho a otra en relación con la cual al Senador señor Bianchi le gusta llamar la atención, la cual tiene lugar cuando se presentan iniciativas con programas especiales de egreso para los funcionarios de la Administración del Estado, producto de que las pensiones son tan bajas. En realidad, constituye un remedio para una dificultad de fondo.

Esto es lo mismo. El proyecto en examen es un parche y no resuelve el problema que ha afectado por décadas a la gente de clase media, a los taxistas, a los colectiveros, a los micreros y a los camioneros que hoy día nos acompañan en la galería. ¿Por qué? Porque siempre se da un debate hipócrita. La verdad es que al Fisco le conviene el alza del precio internacional. En efecto, en los últimos cuatro años ha aumentado la recaudación por el impuesto específico, que es fijo, en 500 millones de dólares, pero, por el IVA, el incremento ha sido de 700 millones.

¿Cuál es el punto, entonces? No lo es la contaminación ni el castigo por la utilización del automóvil, sino el hecho de que estamos frente a ministros de Hacienda insaciables que no quieren resolver la cuestión de fondo, cual es que debiera registrarse la misma recaudación y no una cada vez mayor que termina asfixiando a la clase media. Porque, cuando sube el precio de los combustibles, también lo hace el del pan, el de los viajes, el de la comida, pues en Chile todo se transporta.

Pido que el señor Ministro de Hacienda nos explique la situación. En el año 2013, el precio internacional del petróleo llegó a cerca de 106 dólares el barril, y en la comuna de Las Condes, por ejemplo, la gasolina de 97 octanos alcanzó a 914 pesos el litro. Hoy día, el precio del barril es de 50 dólares el barril y, curiosamente, el litro de bencina se encuentra entre 751 y 799 pesos. ¿Qué es lo que ha pasado? Algo no funciona. El precio internacional del petróleo ha disminuido en más de un 50 por ciento, mientras que el valor de la bencina lo ha hecho en solo 12,6.

¿Dónde está el MEPCO, entonces? ¿Dónde están los programas para resguardar al consumidor? Estos últimos no cumplen su objetivo. Lo que han hecho los proyectos es proteger, en forma solapada, los ingresos del Ministerio de Hacienda. Ello determina que el Estado no vele por los consumidores y no sea capaz de absorber también, junto con ellos, las dificultades que representa el alza del precio de los combustibles. Esta no es responsabilidad del Gobierno actual ni del anterior, pero sí lo es lo relativo a no haber asumido parte de esa carga.

Me hubiera gustado que el mecanismo propuesto en la iniciativa en análisis no solo se aplicara a los camioneros -me alegra mucho, por supuesto, que al menos cuenten con esta alternativa-, sino también a los taxis, los colectivos y los sectores de clase media que utilizan el transporte y los combustibles para trasladarse.

Finalmente, en relación con un asunto apar-

te, pero que igualmente tiene que ver con el transporte, deseo recordar que con el Honorable señor Chahuán logramos introducir beneficios para que los transportistas menores: taxis y colectivos, pudieran hacer uso del subsidio al transporte público, conforme a la Ley del Transantiago. Hasta el día de hoy no se dicta el reglamento para que puedan recibirlos.

Esas son las dos consultas que quería hacerle al señor Ministro de Hacienda, para ver si puede explicarnos...

El señor TUMA (Vicepresidente).— Concluyó su tiempo, señor Senador.

Dispone de un minuto adicional para redondear su exposición.

El señor PROKURICA.—... por qué, cuando el valor del barril de petróleo se reduce a menos de la mitad a nivel internacional, la gente en Chile sigue pagando precios exorbitantes, sin que tales bajas se reflejen en su favor.

Gracias.

—(Aplausos en tribunas).

El señor TUMA (Vicepresidente).— Le pido al público no hacer manifestaciones.

El señor TUMA (Vicepresidente).— La Comisión Bicameral para la implementación del procedimiento de consulta a la población indígena le solicita a la Mesa recabar la autorización para sesionar simultáneamente con la Sala desde las 18:30 hasta las 19:30. Recibirá a varios invitados internacionales.

Si no hay objeciones, se accederá.

—Se accede.

El señor TUMA (Vicepresidente).— Puede intervenir el Honorable señor Coloma.

El señor COLOMA.— Señor Presidente, no es la primera vez que examinamos un proyecto de esta naturaleza. Lo hemos hecho en distintos gobiernos. Básicamente, se trata de

generar algún tipo de beneficio -recibe tal denominación, pero pongo en duda que revista ese carácter- en favor de un conjunto de transportistas para que puedan descontar parte de los peajes, según distintas categorías, o el impuesto específico del petróleo que utilizan en sus actividades.

En otras ocasiones he planteado una interrogante respecto de la justicia inmanente de la iniciativa. Considero esencialmente injusto -de la esencia de la injusticia- lo que ocurre. Porque es preciso entender que todos los productores -léase empresas mineras, aéreas, navieras- y aquellos que usan petróleo como parte de sus insumos descuentan el cien por ciento del impuesto específico que han debido pagar en su momento. La excepción de fondo es que no lo hacen los camioneros ni los colectiveros, concepto que creo que también es preciso incorporar.

En forma excepcional, a través de una ley, que correctamente se podría calificar de mejor que lo que había -mi pregunta dice relación con lo que tiene que existir-, se han contemplado distintas categorías para el descuento.

Me pareció bien el paso dado en cierto momento. Todos los gobiernos anteriores han ido prorrogando la medida. Y la última vez que se planteó el asunto sostuve que había un límite, el cual me parece que se agotó.

Voy a votar en contra del proyecto. No me abstendré. Porque estimo que hay un minuto en que uno tiene que tratar de apelar a lo que en una sociedad es justo, frente a lo injusto.

Expuse estos argumentos en la Comisión de Hacienda, donde se llevó a cabo un debate interesante, profundo, en cuanto a por qué una actividad podía recibir un tratamiento excepcional respecto de la forma de rebajar impuestos.

Porque si Sus Señorías me dicen que ello se aplica a otras empresas, lo entenderé. Si me manifiestan que el punto se relaciona con la utilización de carreteras, quisiera recordar que para eso están los peajes y el pago de patente,

con lo cual la cuestión adicionalmente tiene que ver. Me parece un exceso, entonces, gravar tres veces dicho uso, ya que a lo anterior se agregaría el menor descuento del impuesto específico.

El problema también deben de haberlo tenido los ministros de Hacienda anteriores. Sé que se recauda una cantidad importante por este concepto. Por eso, sugerí que la renovación se rebajara de cuatro años a uno, al objeto de realizar un estudio más a fondo de la implicancia del mecanismo. El Gobierno argumentó -y creo que por contar con los votos necesarios, básicamente- en favor de los cuatro años, porque ese es el horizonte en que se espera generar una nueva institucionalidad. A mi juicio, ya no hay más espacios para "horizontes". Es preciso dar señales claras.

Quiero expresarlo con serenidad: no me parece justa la limitación o diferenciación respecto del descuento del impuesto específico, como tampoco de los colectiveros o de la gente que recurre al taxi como forma de vida, porque se trata de parte del insumo en la actividad o el principal gasto para desarrollar una labor específica. Mi pregunta, entonces -puedo estar sumamente equivocado-, es dónde se halla el sentido de justicia que el Congreso debe buscar siempre ante una normativa de esta naturaleza. El Senador que habla, al menos, no lo encuentra.

¿Por qué una fábrica de calcetines puede descontar el impuesto del petróleo que usan sus calderas? Porque el combustible es indispensable para lo que elabora, del mismo modo que lo es para producir cobre, para trasladar un contenedor de Punta Arenas a Valparaíso o para traer una carga de Arica a Santiago por avión. Todos estos rubros descuentan. No hay excepciones. La única es el transporte terrestre, afecto a otros gravámenes.

Un horizonte de cuatro años no resulta admisible. El punto es muy importante. Si se hubiera fijado un año, lo entiendo. Es "un, dos, tres, momia" por cuatro años. Si bien creo en

la buena voluntad de estudiar una mejor forma para implementar un mecanismo de este tipo, francamente no me parece que el sistema sea la manera de hacer exigible el cumplimiento. Recordemos que en cuatro años habrá otro Gobierno -no tengo idea cuál-, que podrá plantear otro período similar. Si le hemos dado cuatro años al actual, ¿por qué no concederlos al siguiente? Entonces, vamos a ir otorgando sucesivas prórrogas de la misma extensión y nunca se va a llegar a algo definitivo.

En la cuestión no media ninguna pasión ideológica, sino un sentido de justicia. Alguien podría haberme dado una razón para demostrar que estoy equivocado, pero no la encontré en las exposiciones que se han hecho. Y los argumentos entregados chocan con los gravámenes específicos aplicables, tales como los peajes en carreteras o el pago de patente.

Aprobaré lo relacionado con la Isla de Pascua, que no tiene nada que ver con la otra parte. No tengo ningún inconveniente en hacerlo, porque se repone una norma que históricamente ha existido.

Si bien respeto que alguien pueda pensar distinto, votaré en contra por una convicción personal en orden a no seguir postergando algo indisolublemente vinculado a la perpetuación de una realidad que no me parece justa para el mundo del transporte terrestre, de todo tamaño, ya que para el Senador que habla son importantes, conceptualmente, tanto los camioneros como los taxistas y los colectiveros.

He dicho.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Honorable señor Ossandón.

El señor OSSANDÓN.— Señora Presidenta, quedé muy preocupado al saber que el Ministro de Hacienda es insaciable, según el Senador señor Prokurica. Creía que era potestad nuestra...

La señora ALLENDE (Presidenta).— Perdon, Su Señoría.

Se le ha planteado a la Mesa que se abra la votación, pero con la condición de fijar un pla-

zo para que nos pronunciemos sobre el nombramiento de los nuevos miembros del Tribunal Constitucional. Ya existe un compromiso al respecto.

Nada más.

Senador Ossandón, puede continuar.

El señor OSSANDÓN.— Voy a ser muy breve, señora Presidenta.

Primero, quiero aclarar que voy a votar a favor.

Al revés de otros Senadores, no entiendo por qué el mecanismo es transitorio y no permanente. En mi opinión, debería ser permanente.

Aquí estamos mezclando un montón de temas en la discusión. Y me refiero a la situación de los camioneros, no a la de la Isla de Pascua. Porque en algún minuto, tal como lo dijimos la otra vez -aprovechando que está el Ministro de Hacienda-, debemos tener una discusión transparente sobre el impuesto específico.

Este impuesto recauda muchos millones de dólares. Todo el mundo, cuando está en la Oposición, dice que es injusto. Pero el Ministro de turno no lo elimina. O, si quiere hacerlo, no cuenta con mayoría.

Esa cantidad de plata habrá que recuperarla en algún momento. A todos nos duele perderla. Estoy de acuerdo en eso. Pero, frente al país, y para tener credibilidad, deberíamos reconocer que hay que reemplazarlo. El Ministerio de Hacienda, si quiere eliminarlo, debería buscar una fórmula para ello. Porque yo supongo que en esa Cartera no hay un saco de plata escondido.

Además, se dice que se usa para la mantención de los caminos y que para eso fue instaurado. Todo el mundo sabe que aquello es una mentira. Por eso no nos creen.

A mi juicio, hay que transparentarlo, de una vez por todas.

Asimismo, esto aclara al Ministro de Hacienda y a todos los chilenos que la reforma tributaria y los impuestos no los pagan solamente los ricos. ¡Los pagan todos! Eso hay que

aprenderlo. Ese discurso político es reentretenido, pero, cuando se empieza a pagar, uno se da cuenta de que también lo hace porcentualmente la gente que tiene menos.

Por otro lado, el Senador Tuma me quitó los aplausos de los colectiveros. Pero quiero aclararle, señor Senador, que lo más importante para los colectiveros y los taxis -sobre todo los colectiveros- es ser reconocidos oficialmente por el Ministerio de Transportes como parte del sistema de transporte público.

Mientras no sean reconocidos y estén fuera de los corredores y de todos los sistemas, el impuesto pasa a ser secundario. En el minuto en que sean reconocidos oficialmente como sistema de transporte público y se les reconozca el beneficio que prestan en las comunas, principalmente en las periféricas, donde a los ingenieros del Transantiago se les olvidó que había pasajes y calles angostas donde no pueden entrar los buses, estarán en condiciones de formalizarse y tener un estructura tributaria bien hecha para descontar impuestos, como lo hacen todos los otros.

Hoy, como se opera sobre la base de un par de licitaciones, como quien juega a la lotería, es muy difícil proyectarse en la industria de colectivos en el futuro, sobre todo si las normas terminan en negociar con algún ministerio un bono a fin de año para recuperar lo que se paga en impuesto. Y le pediría al Ministro de Hacienda que pudiéramos estudiar este punto, que de una vez por todas exista una normativa, de modo que no haya que empezar con protestas y salir a la calle todos los años para que, ya que no se puede descontar el impuesto específico, haya una compensación anual, pero hecha en el tiempo.

Además, ¿por qué no estudiamos que los camioneros, si son parte de esta estructura, tengan también este beneficio en forma permanente?

Porque la discusión del impuesto específico es otra, que es transparentarla. ¿A quién le vamos a sacar la plata: a los que andamos en

auto, a los transportistas, a los que pagan gas o cualquier otra cosa? Pero, como digo, es una discusión que debemos transparentar porque, cada vez que se da, siempre tenemos una excusa. Como se trata de un impuesto superpoco popular, es muy fácil tirarse en contra. Sin embargo, a la hora de financiar proyectos sociales, todos nos empezamos a quedar callados.

Hay que discutir si esa plata se necesita realmente o no.

Por lo tanto, señora Presidenta, voy a votar a favor, sin perjuicio de que me gustaría que el Ministro estudiara normas permanentes, de manera que no hubiera que estar jugándolas cada cuatro años, porque esta es una norma clásica que permite que las industrias puedan proyectarse en el tiempo.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Bianchi.

El señor BIANCHI.— Señora Presidenta, en primer lugar, quiero señalar que ojalá esta no sea una norma permanente.

Aquí, a diferencia de lo que ha señalado mi amigo el Senador Ossandón, el Estado debe entender que tiene que aplicar una política pública en materia de transporte, fundamentalmente de carga, absolutamente distinta de la que existe el día de hoy.

Este es un proyecto -y creo que en esto coincidimos muchos- engañoso. En definitiva, lo que se está haciendo ahora es tratar de que esto pase para los próximos cuatro años. ¡Que pase! Y el impuesto específico siga recaudando la cantidad que recauda: más de 2 mil 400 millones de dólares. Por lo tanto, se llega a algunos acuerdos con los transportistas.

Pero en los transportistas existe una legítima preocupación, señora Presidenta, que es -por eso aquí difiero un poco de lo que indicó el señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra- que ellos ven que, efectivamente, lo que se pretende hacer con esto es continuarlo, mantenerlo; no trabajarlo, no llegar a más acuerdos, no negociar de mejor manera.

Acá se señala, en forma errónea -a mi jui-

cio; puedo estar equivocado-, que esto es casi un beneficio para el transporte mayor, para los camioneros. Y creo que el beneficio directo termina siendo para la ciudadanía, para los usuarios, pues, precisamente, el transporte rodado mayor, los camioneros, llevan la carga. Si no fuera por estos pocos beneficios, lo más probable es que al final los valores de los fletes del transporte serían más altos.

Por lo tanto, si bien esto puede amortiguar en algo la situación económica de quienes se hallan ligados a la actividad del transporte de carga, en definitiva existe un beneficio general para los consumidores y, finalmente, para el país.

La discusión tiene que centrarse, señora Presidenta, en el impuesto específico. Por eso es que yo siento que la que estamos llevando a cabo es una discusión engañosa, porque no se quiere abordar aquella situación. No lo ha hecho este Gobierno y tampoco lo hizo el anterior, ni el que lo antecedió. Y probablemente tampoco lo hará el que venga.

De ahí que el mecanismo se está prorrogando por los próximos cuatro años, cuando lo que debiera ocurrir -y aquí coincido con un colega que me antecedió- es que se prorrogue por un año, al cabo del cual se sincere la discusión: si se está dispuesto o no a llegar a algún acuerdo final que se traduzca en la entrega de reales beneficios para quienes realizan una labor tan importante para el país, como es, más allá de la conectividad del territorio, la de transportar carga en base al rodado mayor, a los camiones.

Se exceptúa, porque no utilizan las carreteras, a las empresas mineras (no pagan impuesto a los combustibles); se exceptúa a las líneas aéreas, por razones obvias (no pagan impuesto a los combustibles). Y se amenaza. Se dice: "Si este impuesto llega a las empresas aéreas o a las empresas navieras, ¡cuidado!, que va subir todo: va a subir el precio de la carga en las empresas navieras y van a subir los pasajes en las empresas aéreas".

Y ese temor y esa amenaza han estado aquí

en forma permanente. Más allá de la utilización o no de las carreteras, debiera haber equidad en cuanto al pago del impuesto a los combustibles.

Aquella no me parece una buena razón, señora Presidenta. A Dios gracias, la Región de Magallanes, que represento, no sufrió el terremoto que originó todo este impuesto, no sufrió cortes de carretera. Sin embargo, igual estamos pagando el impuesto. ¡Igual! Y así debe ser, pues Chile es un país unitario.

Por lo tanto, por más que se quiera explicar que las empresas navieras, mineras y aéreas no utilizan las carreteras, aquí debiera haber una revisión para que, en definitiva, exista mucha más equidad, mucha más justicia y un trato mucho más igualitario, más allá de las amenazas de que se van a incrementar los valores de las cargas, en el caso de las navieras, o el de los pasajes, en el caso de la líneas aéreas.

Me sumo a lo que ha señalado, con justa razón, el Senador Ossandón con respecto al beneficio para los colectivos y los taxis, pues también en estos casos el impuesto termina repercutiendo en la economía doméstica, en la economía de cada uno de los ciudadanos.

Aquí muchos de estos -comillas- beneficios que hoy estamos entregando para los próximos cuatro años, si bien es cierto momentáneamente quedan en manos de quienes se hallan ligados a la actividad del transporte, al final terminan siendo traspasados a los usuarios.

Quiero ser muy serio en esto, señora Presidenta. ¡Qué fácil sería decir "Voy a votar en contra porque quiero dar una señal"! Si todos votáramos en contra, no habría proyecto, no habría beneficio, no habría nada, ¡amén de que tampoco podríamos entrar a la Isla de Pascua, entre otras cosas...!

O sea, si votáramos en contra este proyecto, no habría beneficio. Por eso hay que ser serios, más allá de querer entregar señales o no.

Y, porque yo soy serio, lo único que quiero pedir al Ministro de Hacienda -por su inter-

medio, señora Presidenta- es que comprometa una mesa de trabajo para despejar toda duda respecto de si hay o no voluntad de avanzar en lo relativo al impuesto a los combustibles, que tanto afecta a la clase media, que tanto afecta al transporte, que tanto afecta al país.

¿Hay o no voluntad? Es lo único que deseo saber.

Hoy, lo que estamos haciendo con nuestro voto favorable -porque en contra no podemos votar; o sea, podemos, pero no debemos- es hacernos lesos, pues la iniciativa chutea el problema hasta cuatro años más, sin la posibilidad de que la gente ligada al transporte pueda avanzar en la búsqueda de algún acuerdo mejor, tanto para su beneficio como para, finalmente, el de los usuarios.

He dicho.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra al Senador señor Ossandón, para plantear una materia reglamentaria.

El señor OSSANDÓN.— Señora Presidenta, quiero reiterar mi solicitud de autorización para que la Comisión Mixta integrada por los miembros de la Comisión de Transportes del Senado pueda sesionar en paralelo con la Sala, a objeto de que pueda pronunciarse sobre el proyecto de ley que modifica el Código Aero-náutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos, cuya fecha de citación se fijó a petición del Senador Letelier, integrante del referido órgano técnico.

La señora ALLENDE (Presidenta).— ¿Habría acuerdo?

El señor OSSANDÓN.— Los Diputados que integrarán dicha Comisión Mixta nos están esperando.

La señora ALLENDE (Presidenta).— El problema es que respecto del proyecto que estamos debatiendo no se autorizó abrir la votación. Por lo tanto, los señores Senadores que deben concurrir a esa instancia todavía no pue-

den votar y ausentarse de la Sala.

No se accedió al funcionamiento de la referida Comisión en paralelo. Así que por ahora es imposible que pueda funcionar. No sé si más rato haya otro criterio.

El señor OSSANDÓN.— Hay que avisarles a los Diputados, entonces.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Exactamente.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor García-Huidobro.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.— Señora Presidenta, justamente quienes integramos la Comisión de Transportes estamos muy interesados en analizar este proyecto, para ver qué futuro tenemos respecto de la situación del transporte público de taxis y colectivos en nuestro país.

En primer lugar, debo señalar que la iniciativa que nos ocupa, como bien explicó el Senador que me antecedió en el uso de la palabra, está chuteando el problema hasta cuatro años más. Y lo que queremos es abordarlo ahora, darle solución en el plazo de un año, con el fin de aplicar justicia en cuanto al reintegro del pago efectuado por los transportistas de carga y también del resto de los transportistas.

Señalo lo anterior porque aquí hay discriminación.

¿Es público el transporte aéreo? Claro que lo es, y no paga impuesto específico.

¿Es público el transporte marítimo? Por supuesto. Y muchos sectores de nuestro país necesitan este tipo de transporte, que descuenta el impuesto específico.

¿Quiénes no lo pueden descontar? Los transportistas más pequeños, los que viven de su taxi, de su colectivo. Ellos no lo pueden hacer, y son los que más transportan pasajeros en Chile. Solo en la Región Metropolitana los taxis colectivos trasladan a diario cerca de un millón de personas y hasta el 60 o 70 por cien-

to de los pasajeros en el resto de las regiones.

Esa es la realidad en nuestro país, que observamos sobre todo quienes representamos a regiones, donde los taxis colectivos representan el medio de transporte fundamental, pero son los más afectados.

Por eso, le pido al Ministro de Hacienda -por su intermedio, señora Presidenta-, que agilice la mesa de trabajo, porque veo que el problema se prorroga y se prorroga.

Además, quiero valorar el esfuerzo que han hecho los dirigentes del gremio durante años, porque esta dificultad no se generó en este Gobierno, sino en otros anteriores. Pero los que más han pagado el pato, al final, han sido los colectiveros y los taxistas.

¿Cuánto paga anualmente -información que figura en el informe de la Comisión de Hacienda- cada taxista?

Hoy, según antecedentes entregados por CONATACoch -que solo está solicitando la devolución del 25 por ciento del impuesto específico a través de un bono-, cada taxista debe pagar 37 por ciento por impuesto específico y 8 por ciento por IVA.

En plata, significa prácticamente 2 millones 400 mil pesos al año por concepto de impuesto específico que tiene que pagar cada taxi colectivo, basándome en los precios anteriores de los combustibles, tal como lo manifestó el Senador Prokurica. Porque no hay ninguna relación entre los 50 dólares que cuesta el barril hoy día y los 120 o 140 dólares que llegó a costar hasta hace algunos meses.

Por lo tanto, aquí siempre está pagando más el transportista más débil y pequeño. ¿Y a quién se le traspasa ese mayor costo? Al que usa el transporte público.

Ahora, cuando estamos con un problema de congestión importantísimo a nivel nacional, debemos proteger y fomentar el transporte público. Y esta no es la manera de hacerlo, porque los taxis colectivos suplen la labor que no realizan los buses en gran parte de los sectores rurales y en la oportunidad que se necesita.

En consecuencia, le pido al Ejecutivo que por favor trabaje fuertemente en el bono compensatorio, porque hay un compromiso asumido desde hace mucho tiempo por todas las candidaturas presidenciales, y se dé cumplimiento al pago de las 14 UTM, que resulta fundamental para compensar de alguna manera lo que se está pagando por impuesto específico. Porque, en definitiva, ¿a quién se traspasa ese costo? Al usuario. Y los más ricos no son los que se movilizan en taxis colectivos; son los más pobres.

En ese sentido, anuncio mi voto en contra, porque tenemos que dar una señal para que la solución al problema se estudie en el plazo de un año.

No debe existir temor. No se va a perder -se lo digo al Senador Bianchi- lo propuesto. Se formará una Comisión Mixta, en la cual se puede abrir la posibilidad de un diálogo que no ha existido durante la tramitación de este proyecto.

Sería ideal que llegáramos a esa instancia. Un par de semanas más no creo que afecten mayormente. Yo sé que la iniciativa está atrasada. Debiera haber salido en diciembre. Pero así le daríamos la posibilidad al transporte menor, de taxis colectivos, de recibir el apoyo que necesita del Parlamento y del Ejecutivo.

Por otro lado, veo que el Transantiago ¡por Dios que tiene subsidios! Miles de millones de dólares le hemos entregado por ese concepto. Sin embargo, a los taxis colectivos ¡por Dios que cuesta dárselos! Tenemos las platas espejo.

Al respecto, pregunto cómo ha sido el trámite de la mesa de negociación con Transportes. ¡Lentísimo! En el respectivo reglamento, que se encuentra en la Contraloría, no hay acuerdo entre los propios usuarios y los colectiveros.

Entonces, creo que tenemos la oportunidad de discutir más en serio y no chutear lo relativo al transporte de carga cuatro años más, cuando deberíamos analizar su situación en el plazo de un año. También deberíamos estudiar la realidad actual de los taxis colectivos en regiones, de la gente que vive de su taxi, cuya vida de-

pende de este medio de transporte, a la cual debemos apoyar.

Yo apoyo el trabajo que están realizando los colectiveros de mi Región, señora Presidenta, y me gustaría que el Ejecutivo -se lo pido al Ministro de Hacienda- escuchara el clamor permanente del Senado y la Cámara de Diputados sobre la gestión que se lleva a cabo y la necesidad de justicia que se debe impartir a los colectiveros y taxistas de nuestro país.

Por eso, voy a votar en contra de este proyecto.

—(Aplausos en tribunas).

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.— ¡No los eche, señora Presidenta! ¡Son de mi Región!

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Letelier.

El señor LETELIER.— Señora Presidenta, estimados colegas, voy a partir pidiendo segunda discusión para esta iniciativa, y quiero explicar el porqué.

Desde luego, no deseo generar antagonismo con los camioneros ni con los colectiveros. Pero recuerdo bien cómo surgió este mecanismo compensatorio, respecto del cual no puedo decir que me gustó la forma en que se generó su debate; más bien fue molesta.

Sin embargo, eso no disminuye la necesidad de definir -se lo digo al señor Ministro, por su intermedio, señora Presidenta- una política de transporte en Chile. Estoy seguro de que el Presidente de mi Partido comparte esta opinión.

Aquí tenemos cientos de millones de dólares para definir políticas de transporte. No obstante, nunca se ha hecho un debate integral sobre lo que está en juego.

El Estado subsidia cuando se crean puertos; el Estado subsidia cuando tiene que resolver problemas laborales en los puertos; el Estado subsidia cuando se concesionan carreteras, donde los automovilistas pagamos proporcionalmente más peaje que el transporte de carga pesado; el Estado subsidia cuando define qué pasa con la Empresa de los Ferrocarriles del

Estado.

Y creo que ahí hay un debate pendiente, con independencia de cuál sea la solución.

Honestamente, pienso que hace falta precisar cuál va a ser la política de transporte para el siglo XXI en nuestro país. Más aún cuando nosotros aspiramos a ser plataforma para América del Sur respecto de las exportaciones de productos, no solamente de nuestro país, sino también de otros. Y en esto tengo la impresión de que estamos atrasados.

No es que me oponga al proyecto de ley en sí, respecto al cual no veo que se resuelva la discusión de esta política de transportes planteando una situación puntual para quienes hoy se dedican al transporte de carga terrestre, pero discutir esto fuera de contexto me parece poco afortunado.

A eso se suma mi mayor motivación, señora Presidenta, y entiendo que deberemos discutir esto la próxima semana. Yo ya lo había dicho cuando pedí segunda discusión, se lo planteé a los representantes del transporte de carga mayor y se lo mencioné asimismo a los responsables del transporte de pasajeros menor: no soy partidario de que se vote esto hasta que exista un calendario público claro para resolver lo relativo al bono compensatorio de transporte de pasajeros menor.

Y cuando sepa que hay un calendario claro y una fecha definida para que exista un proyecto destinado a resolver ese asunto en el Congreso, estaré dispuesto a generar las facilidades para discutir esto. Sin embargo, ello debe ser en enero.

Me van a perdonar los camioneros que nos acompañan, pero debo decir que no estoy en condiciones de aprobar esta iniciativa sin un calendario conocido públicamente de cuándo y cómo se va a pagar el bono compensatorio para el transporte de pasajeros menor. ¿Y por qué? Porque, a diferencia de lo que expresó el colega Ossandón, motivado quizás por la pasión, nosotros sí definimos que el transporte de pasajeros menor forma parte del sistema de

transporte público de pasajeros.

Cuando se hizo la inyección de recursos cuantiosos para enfrentar el tema del Transantiago, se incorporó la definición de que esto sí es de responsabilidad del Estado: la definición de políticas de transporte de pasajeros menor. Y, por eso, parte de las platas del financiamiento “espejo” debe ir, o puede ir -según la mirada de cada uno-, a compensar, sea en materia de construcción de terminales o de renovación de vehículos para este sector.

Pero también se encuentra pendiente, y había un compromiso de que se iba a definir claramente, qué se hace con el bono compensatorio. Y esto tiene que ver con políticas de transporte público. Porque, si queremos que la gente se baje de los autos, se tiene que subir al transporte público. Y, si queremos que se suba al transporte público, hay que generar incentivos para su uso.

Hoy el transporte de pasajeros menor no tiene flexibilidad en la tarifa como creen algunos. No existe. Y en muchos lugares la tarifa que cobran está en el límite del rendimiento, de la utilidad regulada. Probablemente están igual que otros sectores regulados.

A ello se suma otro tema, señora Presidenta. Es posible que debamos empujar a que este sector se formalice en términos tributarios. Es decir, que efectivamente disponga de un sistema de contabilidad especial, pues sus gastos son conocidos. Lo que gastan en combustible, lo que gastan en neumáticos, lo que gastan en repuestos, por año, es conocido. La dificultad que tienen es cómo se establecen los ingresos porque no se cortan boletos en los colectivos. Es distinto de otros sistemas de transporte.

Sin duda, señor Ministro de Hacienda -señora Presidenta, por su intermedio- debería dictarse una ley transitoria para que existiera una bonificación anual para los próximos cuatro años.

Yo no me voy a meter al asunto de los montos, porque eso es propio de la negociación en una mesa, pero aquí está el representante

de una de las agrupaciones de transportes de pasajeros más importantes, Héctor Sandoval, quien sabe que se necesita entablar una conversación con una periodicidad relevante, a lo menos cuatro años, para que se llegue a una política de transporte de pasajeros y de carga en nuestro país.

No estoy en condiciones, como Senador de la República, de resolver un tema dejando este otro pendiente. No creo que sea correcto. Estoy dispuesto a que existan políticas de transporte de carga y de personas, sea en transporte de pasajeros mayor o menor, pero con claridad de calendarios. Y eso no existe ahora.

Ha habido tomas de edificios públicos, se han producido dos movilizaciones fuertes en el último tiempo. Y eso nos hace mal como país, como sociedad.

Hay temas propios de la Región Metropolitana -no me voy a meter en ese debate-, como el uso de los corredores. Esa es otra discusión. Sin embargo, se debe reconocer que el transporte público de pasajeros menor, que forma parte del sistema de transporte público, requiere reglas claras. Y parte de ello pasa por tener claro de qué forma se va a compensar un impuesto que no pueden descontar, como sí lo pueden hacer otros.

Si tuvieran un mecanismo para poder descontarlo, lo harían. Pero eso depende de nuestra creatividad: de que nosotros, como Parlamento, también nos comprometamos en un plazo.

Esto lo vengo planteando desde hace mucho tiempo con la Senadora Adriana Muñoz. Junto con ella, años atrás, promovimos la ley para congelar el parque de los taxis colectivos y taxis básicos porque entendíamos que eso era fundamental. Y a eso se sumaron varios en un momento, pues considerábamos que era una política necesaria. No obstante, hoy necesitamos dar este otro paso.

En consecuencia, insisto en mi petición de segunda discusión, para lo cual estoy autorizado reglamentariamente, a fin de continuar el

debate el martes, con el objeto de tener -repito- un calendario claro.

Me van a decir que no tengo facultad para ello ya que el proyecto tiene urgencia de “discusión inmediata”. Pero lo que pido es que se postergue la votación hasta que se cumpla el plazo de la urgencia.

Quiero decir lo siguiente: es sabido que se debe resolver este tema: el transporte de pasajeros menor. Y lo único que puede cambiar mi convicción en esto es si yo escucho fechas claras para que esa negociación se realice y se envíe un proyecto aquí, al Congreso Nacional, idealmente antes de fin de mes, para definir el bono compensatorio que se merece este sector de trabajadores de nuestro país.

He dicho.

—(Aplausos en tribunas).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Ruego a quienes están en las tribunas evitar hacer todo tipo de manifestaciones.

Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.— Señora Presidenta, durante los últimos veinte años hemos estado debatiendo lo relativo al impuesto específico a los combustibles. Y cada vez que está en debate el Gobierno lucha por mantenerlo y la Oposición señala que lo va a derogar.

Y ambos Gobiernos, el de Derecha y uno más bien progresista, no han derogado ese tributo, y han incumplido su palabra.

Por lo tanto, este tema está claro y habría que sincerarlo: no va a haber eliminación de ese tributo. Porque en el Gobierno de la Concertación, hoy día Nueva Mayoría, no se derogó, y tampoco en el de Piñera, aun cuando -como yo se lo recordaba al Senador Víctor Pérez- antes de asumir, la UDI decía: “Vamos a derogar, ahora sí que es cierto, el impuesto específico tan injusto, tan malvado, tan perverso”. Pero no se hizo.

Tal parece que los dos mil y tantos millones de dólares siguen siendo necesarios. En consecuencia, lo que hay que hacer es regular, y hacerlo con todos. Y allí viene el debate que

tiene sentido en esta Sala.

Este proyecto de ley incorpora una prórroga, se cambian los guarismos, no hay innovación. Se mantiene lo de Isla de Pascua y en la ley N° 20.658 se cambian los años “2013” y “2014” por “2015” y “2018”, respectivamente.

No tenemos innovación. Es una iniciativa de dos artículos: el 1° sustituye guarismos y el 2° se relaciona con Isla de Pascua.

Por lo tanto, cabe la posibilidad de analizar aquello que sí queremos cambiar. Y hay un asunto -lo hemos mencionado antes- que tiene que ver con los taxis colectivos.

Y aparece muy muy claro en el informe lo que han venido pidiendo la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACOCH), la Asociación Gremial Metropolitana de Taxis Colectivos (AGMT) y la Federación Cordillera de Taxis Colectivos (FESICOR).

Tales instituciones señalan que existe una mesa de trabajo con el Gobierno -aquí se halla presente el Ministro de Hacienda- y que se han cumplido cuatro o cinco puntos. Pero quedan algunos pendientes.

Y como ha dicho el Senador Letelier, ¿qué pasa con tales asuntos? Porque dichos puntos son claves para saber si efectivamente vamos a cumplir.

Se ha otorgado un bono compensatorio. Ha habido dificultad para determinar a quién se le paga: ¿al dueño o al conductor del taxi colectivo? Cabe preguntar, ¿quién financia el combustible? Los conductores alegan que ellos lo solventan pues entregan un monto de dinero diario que no descuenta ese gasto. Por ende, la calidad del contrato del conductor se encuentra en la nebulosa misma.

Lo cierto es que debe haber un buen acuerdo entre los conductores y los dueños de los autos y no puede darse la circunstancia de que no haya bono compensatorio, porque resulta discriminatorio.

Señora Presidenta, el impuesto específico es pagado solo por el 20 por ciento del consu-

mo nacional.

Tal gravamen fue creado el año 85, ya lo hemos señalado varias veces. Si uno considera que el valor del litro de bencina en Estados Unidos equivale a 320 pesos, queda claro que el impuesto específico eleva a cifras siderales el actual precio del combustible.

Los taxis colectivos son el único medio de transporte que lo pagan. Por el contrario, no lo cancelan los transportes aéreo (LAN) ni marítimo; las termoelectricas ni las mineras. Y reciben devolución los transportes de carga -parcelado, como lo estamos viendo-, interprovincial de pasajeros y el Transantiago.

Existe coincidencia en que este tributo jamás se va a eliminar. Ojalá pudiéramos sincerar aquello y eliminar el debate un tanto hipócrita en el sentido de que lo haremos cuando en realidad ya hemos acordado que no.

LA CONATACoch solicita la devolución del 25 por ciento del impuesto específico al año.

Aparece un detalle en el informe:

Cada taxista paga anualmente por concepto de:

Impuesto específico: 2 millones 426 mil pesos, correspondientes al 37 por ciento;

Impuesto al valor agregado: 561 mil pesos, equivalente al 8 por ciento;

Total de impuestos: 2 millones 987 mil. Es decir, 45 por ciento.

En consecuencia, solicitan 14 unidades tributarias mensuales al año de devolución (equivalentes a 604 mil 772 pesos), y tal petición no tiene relación con los precios circunstanciales actuales de los combustibles, ni se considera para los otros medios de transporte.

Aquí, por cierto, está en juego nuestra fe pública frente al resto de las personas.

De no ser incorporados los taxis colectivos en la presente iniciativa -en todo caso, ya no fueron considerados-, lo más probable es que no accedan al beneficio pertinente ni a compensación alguna. Y se verán obligados, nuevamente, a salir a las calles para hacerse es-

cuchar.

Yo pregunto: ¿es necesario que tengamos movilizaciones y paralizaciones para tomar una decisión que ya hemos asumido antes y que hoy día debiéramos ratificar?

Señora Presidenta, esperarí que el Ministro fuera todo lo explícito que pudiera ser en torno a establecer claramente, como se ha dicho: fecha, monto y a quién se le debe otorgar el beneficio.

Si se concediera a los 58 mil 396 colectivos que hoy circulan la compensación anual de 14 UTM, esto le costaría al erario 57 millones de dólares, una cifra absolutamente menor respecto de la recaudación del impuesto específico y del presupuesto nacional.

Espero que la petición de los taxistas colectivos sea escuchada, asumida.

Claramente, vamos a votar a favor de su proyecto, Ministro. Sin embargo, tenemos que establecer compromisos.

En Santiago hay una gran asociación de taxis colectivos, pero en regiones como la Décima y la Octava también abundan: son varios miles. Y demandan igualdad; no discriminación. La considero una legítima y justa petición, y si este Senado no la acoge, estaremos cometiendo una grave discriminación.

Por otra parte, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), cuyo presidente nacional es don Juan Araya (además, sus representantes se encuentran en tribunas), ha señalado que la prórroga de este descuento gradual es adecuada, pero sigue presente la cuestión de fondo.

Los camioneros en Chile, valga decirlo, participan en 108 asociaciones locales, en más de 5 federaciones regionales. Su presencia es nacional: desde la Región de Arica y Parinacota hasta la de Magallanes.

Representan un gremio que aporta el 4,8 por ciento al PIB nacional. Más del 94 por ciento de la carga nacional se transporta por camión. Al año se movilizan 623 millones 919 mil toneladas de carga y se recorren más de 4 mil

497 millones de kilómetros. Su flota la conforman sobre 155 mil 77 vehículos (camiones, tractocamiones, remolques y semirremolques).

En definitiva, se trata de un sector claramente constituido por pequeñas empresas. Más del 82 por ciento facturan menos de 150 millones de pesos al año. Y es muy importante que se diga.

Aquí no estamos hablando de grandes líneas de camiones. Insisto: el 82 por ciento de las empresas factura menos de 150 millones de pesos al año, lo que las ubica en la categoría de pymes.

Las empresas de mayor tamaño presentan mayores niveles de especialización producto de su continua profesionalización. Pero no es el caso.

El 95 por ciento de las empresas del sector transporte son pymes y, por ende, manifiestan los mismos problemas que el resto de las pymes del país.

Y en tal sentido, cabe recordar que las pymes, en donde ponemos a este sector transportista, representan en torno al 8 por ciento del PIB, el más bajo en América del Sur, cuyo promedio alcanza 40 por ciento. Sin embargo, el 80 por ciento de los empleos son provistos por las pymes, como hemos repetido reiteradamente en este Hemiciclo.

Señora Presidenta, 24 mil 71 empresas de transporte formal están registradas en Chile; no obstante, las 16 mil que participan de manera informal deben tener una acogida adecuada, a efectos de que no haya ninguna distorsión en el mercado.

Hay que apoyar a las pymes, lo mismo que a las pymes del transporte, más aún cuando la situación de los combustibles las afecta diariamente.

Quiero preguntarle muy rápidamente -por su intermedio, señora Presidenta- al Ministro de Hacienda, quien nos escucha en la Sala, respecto de las cinco peticiones de la CNDC:

1.- Mantener un sistema de reintegro diferenciado para empresas micro, pequeñas, me-

dianas y grandes.

2.- Plazo/Vigencia de al menos 24 meses.

3.- Mantener el cuarto tramo para microempresas que se incorporó en el 2013.

4.- Considerar que la variable que se utilice siga siendo el nivel de facturación (ventas) mensual de las empresas y no el consumo de combustible (litros), ya que esto beneficia a quienes alteran la libre competencia y se favorece a empresas que no tienen como actividad principal el transporte de carga. Ejemplo: operadores logísticos.

5.- Tomar en consideración la estacionalidad de las ventas de las empresas.

Pido que el señor Ministro nos pueda informar en qué van estos cinco puntos, que son una demanda de un sector que ha apoyado la medida en análisis y que ha mostrado una enorme responsabilidad. Me consta que en mi zona la Federación de Empresarios del Transporte de Carga de la Región del Biobío, cuyo presidente es Germán Faúndez, en momentos críticos no ha paralizado ni se ha movilizado y ha esperado con paciencia la respuesta del Gobierno.

Ojalá que el señor Ministro de Hacienda nos pueda contestar las dudas planteadas.

Votaré favorablemente el proyecto que nos ocupa, con las inquietudes que he señalado en lo que respecta a los taxis colectivos y al apoyo a las pymes del transporte, como acabo de indicar.

¡Patagonia sin represas!

¡Nueva Constitución, ahora!

¡No más AFP!

La señora ALLENDE (Presidenta).- Tiene la palabra el Senador señor Ossandón.

El señor OSSANDÓN.- Señora Presidenta, por tercera vez pido permiso para que sesione en paralelo la Comisión Mixta que debe resolver las controversias surgidas en la iniciativa que modifica el Código Aeronáutico, en materia de transporte de pasajeros y sus derechos.

El señor WALKER (don Patricio).- ¿Puede abrir la votación, señora Presidenta?

El señor LARRAÍN.— Pero se pidió segunda discusión.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En primer lugar, quiero decir que, efectivamente, es la tercera vez que el Honorable señor Ossandón recaba la autorización pertinente, pues ha sido rechazada en las dos ocasiones anteriores.

Entiendo que el Senador que se había opuesto -no se halla presente en este momento en la Sala- ahora no objeta la solicitud.

En segundo término, tengo el compromiso de la Sala, lo planteé en su momento, en el sentido de que inmediatamente después de votar el proyecto que nos ocupa nos pronunciaremos sobre la solicitud para nombrar integrantes del Tribunal Constitucional.

El señor BIANCHI.— Pero habrá segunda discusión.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Ahora, hemos solicitado autorización para abrir la votación y me han contestado que no.

El señor LARRAÍN.— ¿No estaba pedida la segunda discusión?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Hay tal solicitud. No obstante, entiendo, por lo que acabo de hablar con el Ministro Arenas, que existe un principio de acuerdo. Porque si me piden, habiéndose hecho presente la urgencia de “discusión inmediata”, aplazamiento de la votación o segunda discusión, deberé citar a sesión para mañana o el viernes o el lunes, y me parece que eso atentaría bastante contra los compromisos de cada Senador en su región.

Así que espero que haya un buen acuerdo con el Ministro Arenas y podamos evitar que lleguemos a la segunda discusión.

Por lo tanto, por ahora estoy procediendo como si estuviéramos en condiciones normales.

Siendo así, pediré autorización, si existe tal acuerdo y se retira, por lo tanto, la solicitud de segunda discusión -aunque en este momento no está el Senador Letelier en la Sala-, para abrir la votación.

Hasta ahora los señores Senadores han estado interviniendo por diez minutos, y luego, cuando votemos, ocuparán cinco minutos más para fundamentar el voto.

Eso es mucho, considerando que debemos continuar el análisis del proyecto sobre educación parvularia, que quedó pendiente ayer. Ya es hora de que seamos capaces de resolver lo relativo al funcionamiento de los jardines infantiles.

Aprovechando que el Senador Letelier llegó a la Sala, le consulto si existe una posibilidad de acuerdo a fin de evitar la segunda discusión. De no ser así, dada la urgencia de “discusión inmediata” con que fue calificada la iniciativa que nos ocupa, como ya dije, estoy obligada a citar a sesión para mañana, el viernes o el lunes.

Entiendo que usted estaba conversando con el Ministro de Hacienda. Quisiera saber si se ha llegado a algún acuerdo.

No sé si el Ministro tiene una respuesta a los requerimientos del Senador Letelier.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor ARENAS (Ministro de Hacienda).— Señora Presidenta, muy buenas tardes.

En primer lugar, quiero saludar a las Honorables Senadoras y a los Honorables Senadores. Es la primera vez que estoy en la Sala este año; por tanto, es la ocasión para desearles a todos un feliz año nuevo.

En segundo término, paso a referirme al proyecto en comento y a algunas consultas que se han realizado.

Efectivamente, como se explicó, el artículo 1° de la iniciativa cambia los guarismos de los años de entrada en vigor de una ley que el Congreso Nacional aprobó hace un tiempo. En ese entonces a esta materia se le dio una vigencia de dos años.

En ese sentido, es cierto que estamos prorrogando un beneficio que ha ido cambiando desde 2001 (va a cumplir catorce años). Hoy se pretende extender por cuatro años, con la focalización que el Parlamento tuvo a bien in-

corporar hace dos años.

En esta intervención voy a referirme solamente a dos preguntas que me han formulado. Sé que hay más Senadores inscritos para hablar. Si usted lo permite, señora Presidenta, al final del debate puedo responder nuevas consultas.

La primera inquietud tiene que ver con todo el proceso de negociación y diálogo que el Gobierno ha llevado adelante con el gremio de taxis colectivos.

Cabe señalar que dicho sector recibió un beneficio de cuatro UTM en 2008 por un año. Lo mismo se aplicó en 2013, por similar monto.

Hemos estado conversando con dicho gremio, pero aún no hemos alcanzado un acuerdo sustantivo. Logramos acuerdos en algunas de las materias planteadas, no en todas.

En esta semana, tal como lo expusimos en la Comisión de Hacienda del Senado, se ha seguido dialogando con los representantes de dicho sector.

Aclaro que el gremio de taxis colectivos no ha sido contemplado en esta ley desde 2001, entre otras causas, por el sistema de contabilidad que se exige y la forma como se accede al beneficio.

Sin embargo, quiero decir con toda convicción que el interés del Gobierno, a través de los Ministerios del Interior, de Transportes y de Hacienda -personalmente, me voy a encargar del asunto-, es continuar las conversaciones con estos gremios para cerrar el proceso durante enero de 2015. Luego de ello, conforme a los acuerdos alcanzados, vamos a proponer las soluciones pertinentes, respecto de lo cual ha girado el debate esta tarde.

La segunda interrogante que se ha formulado, señora Presidenta, dice relación con el impuesto específico a los combustibles. Muchos Senadores en esta Sala lo han planteado.

Al respecto, me gustaría precisar dos cosas.

La primera es que todos los años ingresa al erario nacional una cantidad significativa de recursos por concepto de dicho gravamen.

Como sabe bien la señora Presidenta -así fue debatido a propósito del proyecto de Ley de Presupuestos-, cerramos el 2014 con un déficit fiscal. Eso quiere decir que los gastos fueron superiores a los ingresos. Cada peso y dólar que se recauda por aplicación del impuesto específico a los combustibles está siendo gastado en el Presupuesto de la nación, el cual destina el 70 por ciento de los fondos a protección social.

Así lo expresó el Senador Ossandón: esos recursos están siendo invertidos en el Presupuesto.

Ahora, ¿a qué se comprometió el Ministerio a mi cargo tanto en la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados en su momento como en la del Senado el día de ayer?

Más allá del presente proyecto de ley, que busca prorrogar por cuatro años los beneficios que se han estado entregando a las empresas de transporte de carga y regular una materia relativa a Isla de Pascua, hemos dicho que, respecto del impuesto específico a los combustibles, se abre una oportunidad, tanto por la nueva vigencia para la aplicación del beneficio que este proyecto norma, como por la contingencia de avanzar decididamente en el diseño de una política pública mediante un estudio que considere al menos cinco dimensiones.

En efecto, cuando se habla de dicho tributo, se han de tomar en cuenta las siguientes dimensiones: una que tiene que ver con las finanzas públicas; otra que se vincula con el medio ambiente (los impuestos verdes); otra que, como mencionaba el Senador Letelier, dice relación con la política de transporte en Chile; otra que se refiere al ámbito de la energía y del consumo energético, y otra de carácter territorial. Adicionalmente, señora Presidenta, se debe considerar la dimensión de la administración tributaria.

Dado lo anterior, el Ministerio de Hacienda ha solicitado antecedentes al Banco Interamericano de Desarrollo y, también, a la OCDE, para concordar términos de referencia que

consideren esos cinco aspectos, a fin de realizar un estudio al más alto nivel con toda la información necesaria para un buen diseño de política pública en la materia.

Desde el punto de vista de las finanzas públicas -se ha debatido el punto hoy en la Sala-, la situación es bastante clara: los 2 mil 400 millones de dólares que se recaudan por concepto del impuesto referido se gastan hoy íntegramente en el Presupuesto.

Pero esa no es la única dimensión que hay que considerar en este ámbito. También debe contemplarse lo relativo al transporte público y definir quiénes en esta área pagan o no.

Para todo ello, señora Presidenta, se requiere información respecto de las bases, del nivel óptimo de los impuestos, de los efectos que se pueden generar en el medioambiente (impuestos verdes) o en materia energética; así como también -para decirlo con claridad- antecedentes para implementar un buen diseño de política pública.

Hemos confirmado que llevaremos adelante dicho estudio. En ese sentido, mantendremos informadas a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos y a las Comisiones de Hacienda de ambas Cámaras.

Ese fue el compromiso que adopté con los mencionados órganos técnicos y es el que hoy ratifico en esta Sala.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Gracias, señor Ministro.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Antes de seguir, quiero saludar a los Senadores señores Ignacio Walker y Letelier, quienes hoy están de cumpleaños.

¡Felicitaciones a ambos!

—(Aplausos en la Sala).

¡No vamos a señalar en qué año nacieron, pero celebramos el cumpleaños...!

La señora ALLENDE (Presidenta).— Volviendo al proyecto, hago presente que el Honorable señor Letelier me ha pedido que cite a reunión de Comités. Voy a suspender por unos minutos con la esperanza de que se logre un acuerdo en esta materia.

Se suspende la sesión.

—Se suspendió a las 18:9.

—Se reanudó a las 18:32.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Continúa la sesión.

Daré la palabra al señor Ministro y luego al Senador Letelier. Inmediatamente después se procederá a votar.

Tiene la palabra, señor Ministro.

El señor ARENAS (Ministro de Hacienda).— Señora Presidenta, deseo reiterar algo de vital importancia para nosotros.

Hemos estado en un diálogo con las asociaciones de taxis colectivos. Se han abordado distintos asuntos, los que constan en un petitorio de once puntos que se ha presentado. Algunos de estos se han comenzado a resolver positivamente. Quedan pendientes, por cierto, otras áreas.

Quiero decirlo con toda claridad: vamos a continuar las conversaciones con dicho gremio -proceso que han llevado adelante los Ministerios del Interior, de Transportes y de Hacienda-, para cerrar las negociaciones antes de que termine enero.

Se informará al Congreso, tanto a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados como a su homóloga del Senado, acerca de los acuerdos alcanzados al efecto.

Es cuanto puedo señalar, señora Presidenta.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Honorable señor Letelier.

El señor LETELIER.— Señora Presidenta,

vislumbro que se dará un resultado constructivo dada la actitud comprensiva del Gobierno. Es la esperanza que abrigamos varios, como lo indicó el Senador Lagos, entre otras personas que han planteado el mismo problema. De hecho, con la Presidenta y la Honorable señora Muñoz abordamos un proyecto sobre congelamiento del parque automotriz de taxis colectivos.

Me interesa que haya una señal clara al respecto que se traduzca en el inicio de una política pública permanente tendiente a proteger el transporte público menor de pasajeros por un tiempo razonable.

Retiro la petición de segunda discusión, confiado en que en los veintitantos días que restan por delante se logre una solución buena y definitiva para el gremio.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Gracias, señor Senador.

Ha quedado claro el punto.

Se abrirá la votación y los señores Senadores que lo deseen podrán fundamentar su posición.

En votación.

—**(Durante la votación).**

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Lagos.

El señor LAGOS.— Señora Presidenta, me alegro de que se haya levantado la solicitud de segunda discusión y de que podamos despachar el proyecto ahora.

Quiero reiterar lo que he señalado a los dirigentes de los gremios de taxis colectivos en privado y, también, públicamente en la Comisión de Hacienda.

Hablaré de ese asunto porque en lo demás no veo dificultades. Voy a apoyar la iniciativa que permite el reintegro parcial del impuesto específico. Ni siquiera haré historia sobre eso.

Aquí hay una deuda pendiente, desde el punto de vista institucional, con un sector que en regiones mueve entre el 70 y el 80 por ciento de los pasajeros y en la Región Metropolitana, entre el 35 y el 40. O sea, estoy hablando,

más que de un gremio, de una actividad que toca a los chilenos y a las chilenas, y que nos concierne a todos a diario (aunque no lo crean, en Valparaíso yo me traslado en colectivo; uso la línea 41, básicamente).

Acá estamos en presencia de un ámbito del transporte que está desregulado. Ello le otorga algunas bondades, pues en tal condición uno se siente con libertad para hacer muchas cosas. Sin embargo, ese mismo principio de desregulación parcial le impide al sector acceder a los beneficios de que goza el resto del sistema de transporte de pasajeros. De hecho, ni siquiera está catalogado como transporte público propiamente tal.

Por consiguiente, se trata de un sistema que, a mi juicio, no se sostiene.

La deuda con este sector es de muy larga data. Tal vez ello es consecuencia de la forma en que han operado otros rubros asociados. A la hora de hacerse escuchar, algunos han sido más vociferantes, evidenciando en la historia de Chile momentos complejos a ratos. Estoy pensando en el gremio de los camioneros.

Los taxis colectivos han ido cubriendo una demanda necesaria, de la que el resto del transporte público no se hace cargo o se hace cargo de manera deficiente.

No digo que los taxis colectivos sean el mejor servicio que existe. Muchos ciudadanos se quejan de él. Sin embargo, es un gremio que se encuentra postergado en su relación con la sociedad chilena y que se ocupa de la oferta de un bien público, como es el transporte de pasajeros.

En las regiones -así ocurre en Valparaíso, en Viña del Mar, en Concón, en San Antonio, en Cartagena-, si no fuera por los taxis colectivos, el sistema de transporte público sería más deficiente aún y estaría más deteriorado.

Ahora miro a la Senadora Lily Pérez, que representa a la llamada “Quinta Región Interior”, y confirmo que el uso de los taxis colectivos es una necesidad constante. Así se observa en Los Andes, en San Felipe, en Quillota y

en toda la provincia de Marga Marga.

Por otra parte, el Ministro ha sido muy responsable y bastante cauto a la hora de pronunciarse sobre los diálogos que están llevándose a cabo con los representantes gremiales en esta materia. Informó sobre el asunto ayer en la Comisión de Hacienda, y también lo hizo aquí, en la Sala. Por tanto, como pretendo ser una persona razonable, no le puedo exigir a él que vaya más allá de las conversaciones que están en curso.

Pero hay un compromiso: llegar a un entendimiento hacia fines de enero. No tengo dudas de que entonces concurrirémos a este Senado y se nos informará sobre el contenido de las resoluciones adoptadas.

Sobre el particular, quiero ser un tipo optimista -¡cuando me muera, me van a enterrar con una sonrisa en el rostro...!-: creo que se alcanzará un resultado positivo, que permitirá hacerse cargo en parte de la deuda con dicho sector.

Lo señalo responsablemente.

Entiendo que a ese efecto se plantea una mirada más global -así lo explicó el señor Ministro-: se trata de un proyecto a cuatro años plazo, que abordará el aspecto medioambiental, el energético, el tipo de combustible que queremos en Chile, el ámbito fiscal, la responsabilidad tributaria. Toda esa mirada grandiosa me parece bien, incluyendo información proporcionada por la OCDE y el Banco Interamericano de Desarrollo.

Sin embargo, ello tomará cuatro años. Me parece que nada impide que de aquí a esa fecha se vayan adoptando medidas que, al final del día, se incorporen en esa visión más integral, más holística.

Es apropiado para un Gobierno darse un plazo de cuatro años para la ejecución de un proyecto, el que se cumplirá con la llegada del año 2019, lo cual seguramente involucrará a más de una Administración, si no me equivoco.

Entonces, debe de ser cómodo para un Mi-

nistro de Hacienda tener un proyecto que trascenderá su mandato y que podrá ser complementado con las miradas de otros Gobiernos. En el fondo, no tendrá la decisión final este Ministro. Mayor razón para abrigar muchas esperanzas respecto de lo que ocurrirá a fines de enero, porque nos vamos a hacer cargo al menos de lo que suceda durante esta Administración, que al final del día es mi Administración.

Bajo esas condiciones, voto favorablemente.

La señora ALLENDE (Presidenta).- Tiene la palabra la Senadora señora Lily Pérez.

La señora PÉREZ (doña Lily).- Señora Presidenta, no me referiré a los aspectos técnicos -no soy miembro de la Comisión de Transportes-, pero sí hay cosas elementales, muy de sentido común, que me interesa plantear esta tarde.

Votaré a favor, pues este tipo de proyectos siempre trae algún beneficio, aun cuando sean parciales. Por lo tanto, se me hace imposible pronunciarme en contra.

Pero creo que en general todas las iniciativas que dicen relación con modificaciones a la ley de transportes o, en este caso, al impuesto específico a los combustibles siempre son un poquito tramposas. ¿Por qué? Porque en general traen siempre aparejadas recaudaciones fiscales, pero también beneficios para algún grupo. Y por eso, en la práctica, se hace imposible negarse corporativamente a legislar en estas materias.

Pero conjuntamente con eso, quiero señalar que en general hemos estado frente a la ausencia total de un plan maestro en materia de energía y de combustible, no solo en lo relativo a los impuestos.

¿Qué pasa con la conversión a gas que quieren implementar algunas personas que trabajan en taxis colectivos o en taxis en general? Es una materia que nunca se toca.

¿Qué pasa con aquellos que buscan explorar otras fuentes energéticas para funcionar?

¿Qué sucede con las platas -aquí alguien lo mencionaba- del Transantiago? Yo voté en contra de la partida del Transantiago, porque siento que uno debe dar señales en algunas materias, sobre todo si es de una región distinta de la Metropolitana. Porque el efecto de las platas espejo del Transantiago no se ve, especialmente en las zonas rurales.

Lo que más usa la gente son los taxis colectivos, o finalmente tiene que estar utilizando los vehículos particulares.

Todos quisiéramos que el transporte público experimentara un gran auge, que a él le fuera bien y que todos pudiéramos emplearlo. Pero no es posible, porque registra un montón de fallas y deficiencias. Y no solo por los propietarios, por los empresarios del rubro, sino porque faltan políticas públicas diseñadas para entregar un buen transporte público.

Entre otras cosas, a las mujeres -y lo digo en nombre de ellas- les cuesta bastante andar en transporte público, porque hay mucho manoseo. Hay situaciones al interior de los vehículos que muchas veces no dicen relación con quienes los operan, sino con los propios usuarios.

¡Para qué hablar de los problemas con los estudiantes, con la gente de la tercera edad!

¡Esto es algo de nunca acabar!

Por eso, pido sentido común. Ojalá alguien por fin le ponga el cascabel al gato -como decimos en nuestro país- y que, más allá del Gobierno de turno, no nos manden cada tres meses estos proyectos que, al final, son de parche, que recaudan pero a la vez entregan beneficios. Resulta imposible rechazarlos.

Pero tales iniciativas no contienen una mirada de mediano y de largo plazo, a través de planes maestros, acerca de qué vamos a hacer con el transporte público rural, interurbano, en todo el país.

Por eso, señora Presidenta, votando a favor del proyecto en general y en particular, espero que realmente -a través de la Comisión de Transportes del Senado- se refleje lo que se ha

dicho en esta Sala, y se pronuncien fuertemente con las autoridades de Gobierno competentes en esta materia, para implementar un real plan maestro de transporte público en todas nuestras regiones.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Guillier.

El señor GUILLIER.— Señora Presidenta, esta discusión comenzó en 1985. Y generalmente se dice lo mismo que ahora: que llegará el momento en que se hará justicia con un impuesto que nació injusto.

Ese beneficio significa que aproximadamente el 80 por ciento del combustible que se usa en Chile no está sujeto a impuestos, lo que favorece a determinados sectores de la economía nacional. Por otro lado, a cerca del 20 por ciento del combustible sí se le aplica impuesto -es alto-, lo que afecta específicamente a usuarios acotados, tanto de consumidores en general como de sectores productivos.

Ese efecto se nota particularmente en regiones, donde la importancia, por ejemplo, del transporte en taxis colectivos es superior a la que posee en Santiago. Dicho sea de paso, en esas zonas no existe Transantiago, ¡felizmente!

Hay localidades en regiones donde más del 60 y hasta el 70 por ciento del transporte de pasajeros se realiza mediante taxis colectivos o taxis en general.

Por lo tanto, un proyecto con un período de cuatro años, más allá de las mitigaciones particulares que se puedan aplicar para el sector de los colectiveros, establece un período demasiado largo para la vigencia de una situación que todos reconocen injusta, y que en cada elección se promete corregir.

Por consiguiente, el problema no se arreglará postergándolo por cuatro años. Esa es más bien la manera como se ha enfrentado desde 1985: la eterna promesa incumplida de que llegará el día en que en Chile los impuestos se van a pagar con cierta equidad y justicia entre los distintos sectores productivos y la pobla-

ción en general.

Por otro lado, constato la ausencia de una política nacional, definitiva, global e integradora en la materia. Esta parece ser la modalidad de cómo se aprueban en Chile muchas leyes, particularmente cuando tocan intereses importantes en el país.

No discuto el derecho de los camioneros a tener sus beneficios. Lo lograron, y bien por ello. Pero es una discriminación cuando el resto del sector productivo no recibe esos mismos beneficios.

Yo no puedo perjudicar a los camioneros. Pero tampoco estoy dispuesto a avalar que se siga aplicando una política parcial, que se postergue eternamente, y que resulta claramente perjudicial y discriminatoria con otros sectores de la economía.

Por consiguiente, me abstengo.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).— Señora Presidenta, el tema que estamos analizando es recurrente desde hace ya algún tiempo, cuando llega al Parlamento un proyecto mediante el cual se prorroga el beneficio que hoy estamos estudiando.

Esto no se refiere solo al impuesto específico.

Si se lee bien el artículo único, también considera la devolución de peajes, que es una manera de compensar en parte al transporte de carga por el uso del combustible.

En lo personal, era partidario de que no se hubiera fijado como plazo de la ley en proyecto el 2018. Esto no es contradictorio con lo que he señalado antes. He escuchado lo expuesto por el Ministro de Hacienda y por el Gobierno. El impuesto a los combustibles lo estamos discutiendo hace mucho tiempo, en el sentido de cómo diseñar un sistema de tributo más justo, que busque mantener el rendimiento -también es efectivo que este impuesto produce casi 2 mil quinientos millones de dólares de ingreso fiscal-, pero que también cumpla en materia de

políticas de energía, de medio ambiente, etcétera.

Reitero: este tema lo hemos debatido muchas veces aquí.

Algunos son partidarios de un impuesto general a todo el que emplee petróleo, bencina, en forma pareja, y que no haya discriminación. Porque este tributo termina siendo pagado normalmente por algunos usuarios, no por todos.

Hay que estudiar esta materia.

El Ministro nos señaló que este asunto lo afrontará el actual Gobierno. Pero se ha puesto como plazo el 2018. Yo era partidario de fijarlo hasta el 2016, de manera de abordar en estos dos años este tema en conjunto, para lograr una revisión del impuesto a los combustibles que cumpliera los cuatro objetivos: rendimiento, medio ambiente, política de energía y transporte público.

Efectivamente, dentro de este proyecto se contempla el transporte de carga, fundamentalmente porque sobre eso legisla, de manera específica, la ley N° 20.658.

Hay que hacer presente el tema de la devolución del 80 por ciento del pago de peaje en el primer tramo, que corresponde a transportistas con ingresos menores a 2.400 UF anuales. Resulta bastante teórico, porque la mayoría de esas personas declara por renta presunta, no lleva la contabilidad y muchas veces no les es posible hacer efectivo este reintegro.

Tampoco pueden hacerlo los dueños de taxis colectivos, ya que su sistema tributario no les permite llevar una contabilidad que posibilite efectuar la deducción a la que se refiere este proyecto.

En tal sentido, es impresionante ver en todo el país en general -en el caso de la Región del Maule, Talca y Curicó, sus principales ciudades- la importancia que reviste el transporte en taxis colectivos. Por ejemplo, en Talca y Curicó, y entre ciudades, gran parte de la gente se moviliza por ese medio.

Entonces, en diferentes lugares los propios dueños de taxis colectivos se han acercado a

los Senadores para pedirles que busquen una solución al problema de no estar incluidos entre quienes tienen derecho a la devolución de parte de ese impuesto.

Por la información con que contamos, más la que agregó el Ministro, sabemos que existe un compromiso del Ejecutivo de afrontar este asunto, que en otras ocasiones se abordó en forma parcial mediante la entrega de bonos de 4 UTM una vez al año.

Además, le planteé al señor Ministro -creo que también se ha discutido- que, si se va a otorgar un beneficio a los dueños de taxis colectivos y se logra uno que corresponda a lo que efectivamente debe dárseles por el servicio que prestan y por el consumo de combustible con impuesto específico, lo lógico sería legislar por el mismo período que se extiende la ley.

Es decir, que no sea por una vez, sino que, mientras no encontremos una solución global al problema del impuesto a los combustibles, el Gobierno entregue el beneficio al sector de los taxis colectivos hasta que exista una nueva normativa sobre el tema.

O sea, si la vigencia de la legislación se extendió hasta 2018, que el beneficio planteado por el Gobierno dure hasta esa fecha y que no llegue al Senado un nuevo proyecto en medio del período de duración de la ley.

Por esas razones, voto que sí.

La señora ALLENDE (Presidenta).— El Honorable señor Pizarro no se encuentra en este momento en la Sala.

Tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Señora Presidenta, seré muy breve.

En cuanto al proyecto que hoy nos convoca, me quiero referir específicamente a lo establecido en el artículo 2°, que dispone de manera expresa:

“No constituyen renta los ingresos provenientes de bienes situados o de actividades desarrolladas en el Territorio Especial de Isla de Pascua, obtenidas por personas naturales do-

miciliadas o residentes en dicha isla.

“Tampoco constituirán renta los ingresos que provengan de servicios prestados por contribuyentes sin domicilio ni residencia en Isla de Pascua a personas o entidades domiciliadas o residentes en ese territorio, siempre que digan relación con bienes situados o actividades desarrolladas en él.”.

La norma que se incorpora se justifica plenamente, dado el carácter aislado de esa lejana posesión, a la cual tengo el honor de representar en esta Corporación, y considerando además su carácter de territorio especial, de acuerdo con la reforma constitucional aprobada hace algunos años. Lo mismo ocurre con el Archipiélago Juan Fernández, que también integra mi circunscripción.

Es un hecho público y notorio que Isla de Pascua constituye un territorio que debe considerarse zona extrema y donde el costo de la vida se encarece mucho más que en el resto del territorio nacional, razón por la cual la incorporación de esta disposición especial se justifica plenamente, pues había dado lugar a interpretaciones disímiles en virtud de la promulgación de la ley N° 17.073, de 1968, que había derogado todas las exenciones del impuesto global complementario, por lo que algunos consideraban incluida en esta derogación a Isla de Pascua.

Dicho lo anterior, me referiré a lo establecido en el artículo 1°.

Con toda claridad, me parece una mala decisión del Ejecutivo extender el plazo desde enero de este año hasta diciembre de 2018.

Se trata de un problema público y notorio que ha sido debatido en todas y cada una de las discusiones que hemos sostenido con los distintos Gobiernos, incluyendo el nuestro, del Presidente Piñera, en el cual incluso llegamos a elaborar un protocolo de acuerdo que terminó con las movilizaciones de transportistas de carga a nivel nacional que paralizaron Chile.

Quiero señalar que fue una mala decisión del Ejecutivo extender la vigencia de la ley por

cuatro años, sobre todo considerando que la solución que se les ha dado a los transportistas de carga es atomizarlos al extremo.

Hoy tenemos cuatro categorías, después habrá seis u ocho. ¿Qué pasará con los taxis colectivos?

Por tanto, debemos enfrentar el problema y dar el espacio necesario para que las partes dialoguen.

Por lo mencionado, pido votación separada de los artículos 1° y 2°, ya que hay parlamentarios que hemos sostenido siempre que este impuesto es perverso. Incluso, los propios transportistas de carga dicen: “O que lo paguen todos o que no lo pague nadie”.

En definitiva, lo que ocurre en la actualidad es que se segmenta al extremo.

Reitero mi solicitud de votación separada. Y quiero pedirle al Gobierno que negocie para finalmente arribar a un acuerdo tanto con los transportistas de carga -en particular, con los pequeños- como con los dueños de taxis colectivos.

—(Aplausos en tribunas).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.— Señora Presidenta, la reunión de Comités fue -diría- interesante, productiva. El Ministro, respecto del proceso de negociación que lleva adelante con las asociaciones de taxis colectivos, se comprometió a tener a fines de enero una respuesta, de la cual dará cuenta en la Comisión de Hacienda. Por lo tanto, el Senado la podrá conocer y evaluar. Y dentro de ella, por cierto, la respuesta a inquietudes como la solicitud de que ese tipo de taxis conformen el sistema integral de transporte colectivo en Chile, aun siendo materia del Ministerio de Transportes.

Si será mediante decreto o ley, lo veremos. Pero está el compromiso y la voluntad expresa del Ministro.

La pregunta de fondo es a qué sistema de transporte pertenecen. En muchas regiones del país los taxis colectivos constituyen el princi-

pal medio de movilización.

Confío en que a fines de enero (dos o tres semanas más) el Ministro traerá a la Comisión de Hacienda una respuesta, que conoceremos antes del término del año legislativo, y tengo confianza en que será positiva. Porque, como dijimos, de no ser así, los dueños de taxis colectivos deberán recurrir nuevamente a la movilización.

¡Y eso no es necesario!

Está claro que si ante una injusticia no hay respuesta, la reacción lógica -además, contará al menos con mi respaldo- es la movilización. Nosotros no queremos eso, sino que haya acuerdo.

Porque parece ser un destino de los gobiernos que sin movilización no se obtiene nada.

Pretendo que esta Administración rompa ese sino y llegue a un acuerdo de verdad, porque se trata de una causa justa ante una discriminación insostenible.

—(Aplausos en tribunas).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica.

El señor PROKURICA.— Señora Presidenta, lamento que el Ministro de Hacienda no haya contestado la pregunta del millón: cómo es posible que cuando el barril de petróleo cuesta 100 o 120 dólares en el extranjero el precio del litro de bencina en Chile es de 900 pesos, mientras que si el valor del barril disminuye a 48 dólares -como ocurre hoy- el precio de la bencina sigue en 700.

Eso no es nada más que obra de “magia” o de alguna pillería del MEPCO, que al igual que el SIPCO y otros sistemas, contiene algunas fórmulas de manipulación tan horribles como las que criticamos cuando se ponen de acuerdo las farmacias u otras industrias.

Son exactamente iguales, porque terminan castigando a la gente más pobre, que debe pagar más caro por el pan y otros elementos. Y lamento que el Ministro no esté en la Sala.

La respuesta que él dio es del estilo de los Ministros de Hacienda: “Sí, pero no; vamos a

formar una comisión y entonces...”.

Al final, se trata de una respuesta inagarrable, porque podría no cumplir el compromiso e igual seguiremos aquí.

Siento que la solución de muchos asuntos se ha ido chuteando. Hace dos meses tramitamos un proyecto de ley que ampliaba la dotación de Carabineros de Chile. En la ocasión señalé que pediría la suspensión de la votación si no se resolvía el problema de DIPRECA. Me dijeron: “Vamos a formar una mesa de negociación”.

Hasta el día de hoy, señora Presidenta, no se ha constituido la mesa ni se ha resuelto el problema de esa institución.

Espero que el Gobierno sea un poco más serio en esta materia. Porque, si empezamos a repetir esta situación, no habrá voluntad para aprobar estos proyectos.

Por último, repetiré dos encargos para la su-puesta mesa que formará el Gobierno.

El primero se refiere a apurar la posibilidad de que -como dije anteriormente, lo conseguimos con el Senador Chahuán- la gente de los taxis colectivos haga uso del subsidio de transporte público por el Transantiago.

Eso no ocurrió por distintas razones.

Me dicen que el decreto está en la Contraloría, que esta formuló reparos y que el Gobierno no ha pedido reposición.

Finalmente, voy a referirme a una materia que hemos conversado con Héctor Sandoval y con dirigentes de los taxistas básicos y de los colectiveros de la Región de Atacama: la necesidad de procurar que los impuestos, y también las reglas, sean más justos.

Los taxistas básicos y los colectiveros, pese a que pagan IVA por los vehículos, por el combustible, por los neumáticos y por los repuestos, no pueden descontarlo.

Me dicen: “No son sujetos del beneficio”.

Bueno: los pequeños agricultores tampoco lo eran, porque no tenían iniciación de actividades; pero se creó un sistema para que lo fueran.

Busquemos, entonces, alguna solución para

esa gente de clase media, pues el 40 por ciento de sus costos corresponde a combustibles. De modo que, cuando se modifica el precio de estos, a un taxista básico, a un colectivero, a un camionero o a un micrero ello les puede significar una variación muy importante en la recaudación que obtienen por su trabajo.

Por lo tanto, encargos para la comisión o mesa de trabajo: primero, incorporar en el reglamento la posibilidad de que el referido sector haga uso de los recursos del Transantiago; y segundo, ver si es factible que ese sector también descunte el IVA correspondiente a los insumos que compra.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.— Señora Presidenta, reitero que me voy a abstener en la votación de la idea de legislar y en la del artículo 1°, y que me pronunciaré a favor del artículo 2°, que contiene normas sobre Isla de Pascua.

Por otra parte, debo insistir en que cada vez que hay que renovar el beneficio de que se trata el proyecto pertinente se aprueba en el último día legislativo. Así, siempre disponemos de poco tiempo para discutir el fondo. Y, en esta materia, el fondo es cómo el impuesto específico a los combustibles afecta, en el sector transporte, solo a quienes usan un vehículo de su propiedad como herramienta de trabajo, dejando exentas de su pago a muchas otras actividades. Por ende, toda la carga tributaria del mencionado tributo recae únicamente en un sector de la economía: el del transporte.

Incluso, señora Presidenta, creo que este proyecto tiene un error técnico.

Aquí se extiende por cuatro años la vigencia de una norma que dice, a la letra: “Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados...”.

Sin embargo, el mencionado artículo 2° ha-

bla de recuperación del “impuesto específico”, no de “peajes”.

Entonces, estimo que, incluso, tenemos ahí un error de referencia sumamente grave y que amerita que la prórroga, en lugar de extenderse a cuatro años, sea solo por uno, al objeto de posibilitar la existencia de estudios que nos permitan redactar las normas como corresponde.

De otro lado, me parece que el bono que están solicitando los dueños de taxis básicos y los de taxis colectivos es enteramente justo. Porque, si ya hay reintegro para los vehículos de carga, resulta del todo legítimo, justo que el beneficio llegue a los vehículos de transporte de pasajeros, como los que acabo de señalar, y también a los del transporte escolar.

Ya se aplicó el año 2008; también en 2103. Y siempre se dice que donde existe la misma razón debe existir la misma disposición.

Por eso, desde estas bancadas, nosotros respaldamos plenamente la petición justa y legítima de que haya un bono de compensación por el pago del impuesto específico para los taxis colectivos, los taxis básicos y los vehículos de transporte escolar.

He dicho.

—(Aplausos en tribunas).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Honorable señor Coloma.

El señor COLOMA.— Señora Presidenta, hablé antes de la votación, y esperé, a partir de distintas preguntas, la entrega de un itinerario mucho más preciso en torno a dos materias que tienen que ver con la necesidad de ser justos.

Sobre ello, quiero insistir una vez más: uno no está pidiendo en beneficio de un sector una cosa excepcional, una granjería, algo que no se otorga al resto de las personas, sino dos cosas de sentido común.

Pues bien: el Ministerio de Hacienda ha entregado una declaración de intenciones.

He oído como 400 declaraciones de intenciones, a todos los Ministerios de Hacienda, incluido el actual. Pero obviamente, como no

se establece una obligación legal, en definitiva todo queda en nada.

Yo pregunto: si quieren una mesa de trabajo, ¿por qué no establecieron una prórroga por seis meses o por un año? Si tal hubiera sido, este Parlamento, no el siguiente -debo recordar que en cuatro años más habrá no solo otro Gobierno, sino también un nuevo Congreso-, podría haber verificado el cumplimiento de las distintas acciones de la autoridad.

A mí no me basta con que lo que se plantea sea un poco bueno. Si se estuviera proponiendo algo excepcional, lo entendería. Pero aquí se procura nivelar algo que, injustamente, no es parejo.

Yo al menos lo veo así.

Aquí hay dos situaciones. Una es la de los taxis, que se aborda con más fuerza. Porque, objetivamente, quienes pertenecen a ese sector tienen un punto muy central y razonable: ellos utilizan los combustibles como elemento básico de su actividad, pero no tienen derecho al reintegro del impuesto específico ni a recibir una compensación, lo que no parece justo, sobre todo cuando una infinidad de otras actividades productivas que usan combustibles, incluso en forma menos intensa, sí acceden a tal beneficio.

¿Aquello es justo o injusto? ¿Uno está pidiendo algo excepcional, un regalo? No: solo busca establecer un mecanismo compensatorio (y ¡ajo!: cabe tener en cuenta que se trata de un reintegro parcial, no total), lo que envuelve una serie de complicaciones, por el cálculo que debe hacerse para aplicar los diversos criterios.

Ahora, la situación de los camiones queda pendiente, sigue exactamente igual. Aquí tampoco se está pidiendo una granjería para ese sector, sino aplicarle el mismo criterio seguido en otros casos.

He oído con atención las distintas explicaciones dadas por las autoridades. Insisto: no me convencen, y estimo que se está cometiendo un error.

Un parlamentario dijo que quiere morir

sonriente de optimismo. Ojalá que ello no ocurra y que podamos recordárselo.

El señor LAGOS (Presidente).— De ocurrir, ¡va a ocurrir...!

El señor COLOMA.— ¡Por ahora lo queremos vivo y coleando, sin tristeza...!

Sin embargo, yo soy más bien escéptico, y tiendo a pensar que, como ha ocurrido antes, no va a haber entendimiento entre el Gobierno y los gremios.

Espero equivocarme y que, por el contrario, existan espacios de alegría.

Pero sí tengo claro que, de haberse limitado la prórroga a un año, los logros serían mucho más factibles.

Por eso, con el mejor de los espíritus -estudiamos a fondo esta materia, recibimos invitados y acogimos todas las sugerencias-, considero que esta es una iniciativa equivocada: da un espacio, pero en la práctica hace “un, dos, tres, momia es” ante una cuestión que se podría resolver de otra manera.

A mi juicio, si el problema no se zanja ahora -este es el minuto para ello; quedan 18 segundos-, no se solucionará nunca; y, en todo caso, la salida resultará muy compleja.

Por eso, votaré en contra de este proyecto.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.— Señora Presidenta, en primer término, debo decir que en esta iniciativa me voy a inhabilitar de votar, por razones personales y profesionales.

Solamente haré un comentario.

Me alegra que, de alguna forma, el señor Ministro de Hacienda haya entendido que es fundamental buscar un acuerdo y un entendimiento importante con el sector de la locomoción colectiva menor. Espero que eso se pueda concretar y que se busque una fórmula que les dé estabilidad en el tiempo a los taxistas.

Respecto al problema más de fondo, vinculado con la situación que afecta al transporte de carga, voy a reiterar mi completo desacuerdo con la forma como se ha encarado la solución.

El Ministro dijo que se realizarán los estudios correspondientes y se hará un diseño de políticas públicas en materia del manejo de los combustibles y del aspecto tributario relacionado no solo con la actividad del transporte sino también con otras áreas de la economía y de la vida de nuestro país.

Eso me parece bien. Pero creo que, si no se establece con los sectores involucrados un cronograma dentro del cual se lleve a cabo una política más permanente y que encare la cuestión de fondo, lo que se haga no va a tener mucho sentido.

En cuanto a la forma como se planteó este proyecto, manteniendo el mismo sistema de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte, pienso que no se toman en consideración elementos que parecen lógicos y esenciales.

El sector del transporte de carga ha dicho: “La manera en que está estructurada esta tabla, en términos de medir por el ingreso o por la facturación de las distintas empresas, independiente del volumen que tengan, para los efectos de acogerse al beneficio en un porcentaje mayor o menor, es una contradicción en sí misma”. Porque estamos hablando de un impuesto específico al diésel, y lo lógico y natural sería que, incluso de aplicarse una tabla de ese tipo, se midiera por el litro de petróleo consumido y no por lo que puede ser el ingreso o la facturación de una empresa, porque en uno y otra hay mucho más que el solo problema del diésel: se ofrecen y cobran servicios que constituyen algo completamente ajeno a lo establecido acá, que se vincula con el consumo de petróleo.

Simplemente, señora Presidenta, quería dejar constancia de ambas cosas. Y ojalá que al sector del transporte de carga se lo considere en su conjunto para los efectos de los planteamientos hechos por el Ministro en el sentido de definir una política pública más moderna en materia de consumo de combustible.

El señor LABBÉ (Secretario General).— ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminada la votación.

—**Se aprueba en general el proyecto (24 votos a favor, 3 en contra y 8 abstenciones).**

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic y Lily Pérez y los señores Allamand, Bianchi, Coloma, De Urresti, Girardi, Horvath, Lagos, Hernán Larraín, Letelier, Matta, Montes, Navarro, Ossandón, Pizarro, Quintana, Quinteros, Rossi, Tuma, Ignacio Walker, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

Votaron por la negativa la señora Van Rysselberghe y los señores Araya y García-Huidobro.

Se abstuvieron la señora Muñoz y los señores Chahuán, Espina, García, Guillier, Orpis, Pérez Varela y Prokurica.

La señora ALLENDE (Presidenta).— El Senador señor Chahuán, reglamentariamente, pidió votación separada.

Tiene la palabra el señor Secretario para que explique el procedimiento.

El señor LABBÉ (Secretario General).— Al respecto hay dos formas, señora Presidenta.

Entiendo que se pidió votar separadamente el artículo 2º, relativo a Isla de Pascua, en la idea de que la votación del artículo 1º sea la misma que la de la aprobación en general. Si no, hay que votar primero un artículo y después el otro.

El señor CHAHUÁN.— Eso fue lo que pedimos, señora Presidenta.

El señor LAGOS.— Su Señoría quiere votar a favor de una cosa y en contra de otra.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.— Supersimple, señora Presidenta: votemos el artículo 1º y luego el 2º.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Conforme.

En votación el artículo 1º.

El señor LABBÉ (Secretario General).— ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor PIZARRO.— ¿Me permite, señora

Presidenta?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PIZARRO.— Deseo dejar constancia de que me inhabilité y, lamentablemente, registré un pareo.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Así constará.

El señor LABBÉ (Secretario General).— ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el artículo 1º (20 votos a favor, 7 en contra, 3 abstenciones y 2 pareos).**

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic, Muñoz y Lily Pérez y los señores Allamand, Bianchi, De Urresti, Espina, Girardi, Horvath, Lagos, Letelier, Montes, Navarro, Ossandón, Quinteros, Rossi, Tuma, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

Votaron por la negativa la señora Van Rysselberghe y los señores Araya, Chahuán, Coloma, García-Huidobro, Orpis y Pérez Varela.

Se abstuvieron los señores García, Matta y Prokurica.

No votaron, por estar pareados, los señores Hernán Larraín y Pizarro.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En votación el artículo 2º.

El señor LABBÉ (Secretario General).— ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminada la votación.

—**Por 28 votos a favor y una abstención, se aprueba el artículo 2º.**

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic, Muñoz, Lily Pérez y Van Rysselberghe y los señores Allamand, Araya, Bianchi, Chahuán, Coloma, De Urresti, Espina, García, García-Huidobro, Girardi, Horvath, Lagos, Montes, Navarro, Orpis, Ossandón, Pérez Varela, Prokurica, Quintana, Quinteros, Tuma, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

Se abstuvo el señor Matta.

La señora ALLENDE (Presidenta).— El Honorable señor Letelier quiere dejar una constancia.

El señor LETELIER.— Señora Presidenta, la disposición que se acaba de votar otorga beneficios tributarios a todos los que desarrollan una actividad económica en la Isla de Pascua. Como algunos de mis familiares directos viven allá, opté por no participar en el pronunciamiento de la Sala. No sé si la inhabilidad corresponde o no, pero, frente a la duda, preferí marginarme.

DESIGNACIÓN DE SEÑORES NELSON POZO SILVA Y CRISTIÁN LETELIER AGUILAR COMO MIEMBROS DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

La señora ALLENDE (Presidenta).— Conforme a lo resuelto por los Comités, y en virtud de lo dispuesto por la Carta Fundamental, propongo como integrantes del Tribunal Constitucional a los abogados señores Nelson Roberto Pozo Silva y Cristián Letelier Aguilar.

En votación.

El señor LABBÉ (Secretario General).— ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminada la votación.

—**Se aprueban las designaciones (31 votos a favor y 1 en contra).**

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic, Muñoz, Lily Pérez y Van Rysselberghe y los señores Allamand, Araya, Bianchi, Chahuán, Coloma, De Urresti, Espina, García, García-Huidobro, Girardi, Horvath, Lagos, Hernán Larraín, Letelier, Matta, Montes, Orpis, Ossandón, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Quintana, Quinteros, Rossi, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

Votó por la negativa el señor Navarro.

AUTORIZACIÓN PARA FUNCIONAMIENTO DE JARDINES INFANTILES

La señora ALLENDE (Presidenta).— Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea la autorización de funcionamiento de jardines infantiles, con segundo informe de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología e informe de la Comisión de Hacienda. La urgencia ha sido calificada de “discusión inmediata”.

—**Los antecedentes sobre el proyecto (8.859-04) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 42ª, en 30 de julio de 2013.

Informes de Comisión:

Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología: sesión 59ª en 2 de octubre de 2013.

Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología (nuevo): sesión 72ª, en 26 de noviembre de 2013.

Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología (segundo): sesión 73ª, en 10 de diciembre de 2014.

Hacienda: sesión 73ª, en 10 de diciembre de 2014.

Discusión:

Sesiones 76ª, en 3 de diciembre de 2013 (queda para segunda discusión); 77ª, en 4 de diciembre de 2013 (se aprueba en general); 77ª, en 6 de enero de 2015 (queda pendiente la discusión particular).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Prosigue la discusión particular.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— Se encuentran pendientes la discusión y votación de lo propuesto por la Comisión de Educación respecto del artículo 2º, con la modificación del inciso segundo planteada por la Comisión de Hacienda.

Quedaron inscritos para hacer uso de la palabra los Senadores señores Rossi, Ignacio

Walker, Montes, Lagos, Navarro, Espina y Larraín.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Si le parece a la Sala, se abrirá la votación.

¿Se desea que se lleven a cabo las intervenciones pendientes?

El señor ROSSI.— Renuncio a la mía, señora Presidenta, para que votemos.

La señora ALLENDE (Presidenta).— El Honorable señor Ignacio Walker no se encuentra presente.

El señor MONTES.— Por mi parte, no intervendré.

El señor LAGOS.— El Senador que habla tampoco.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Honorable señor Navarro.

El señor NAVARRO.— Señora Presidenta, solo deseo consignar que en la designación de ministros del Tribunal Constitucional voté en contra por el procedimiento seguido en la materia, dada la importante envergadura de un organismo que puede modificar lo que el Senado acuerde.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Ese es otro asunto, Su Señoría.

El señor NAVARRO.— En efecto. Pedí la palabra para explicar mi posición ante la forma en que se actúa.

Los acuerdos entre la Unión Demócrata Independiente y el Partido Socialista me tienen chato.

He dicho.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Puede intervenir el Senador señor Espina.

El señor ESPINA.— Señora Presidenta, la norma en examen, como se expresó en el día de ayer, va a atravesar el debate que sostendremos en relación con la reforma educacional, porque, en definitiva, lo que hace es exigir que las sociedades que impartan educación parvularia, para recibir aportes del Estado -en este caso, se denominan “regulares”-, sean sin fines de lucro y cuenten con reconocimiento oficial.

Quisiera aprovechar la oportunidad para

que quedase constancia en la Versión Taquigráfica de qué piensa la ciudadanía al respecto, de acuerdo con la última encuesta del Centro de Estudios Públicos.

Creo que ello es bien importante, porque se ha construido un mito en relación con la legítima ganancia que se obtiene a través de un emprendimiento acompañado de ingresos provenientes del Estado. Pareciera existir una especie de estigmatización *a priori* en el sentido de que interviene alguien que quiere apropiarse indebidamente de los dineros o que la opinión pública no está de acuerdo.

Una de las preguntas específicas que se formularon fue: “¿Qué le parece que los colegios particulares subvencionados, además de entregar educación, generen ganancias a sus dueños?”. El cuarenta y nueve por ciento de los encuestados estuvo de acuerdo y solo un cuarenta y dos lo rechazó.

Sé que el copago no es directamente la materia de que se trata, pero podría serlo, sobre la base de los argumentos expuestos por el Honorable señor García. La consulta fue la siguiente: “¿Está usted de acuerdo o en desacuerdo con que el copago (pago de matrícula y/o colegiatura) genera más compromiso de los padres con la educación de sus hijos?”. El cincuenta y cinco por ciento respondió afirmativamente.

Y un porcentaje también mayoritario coincidió en que los padres tienen derecho a aportar en la educación de sus hijos.

Entrego estos datos porque creo que se requiere un debate abierto a la gente y con mucha claridad.

Hay quienes piensan, por un prejuicio permanente en cuanto a los emprendimientos generadores de una legítima ganancia, que cuando median platas públicas ella no se puede obtener.

El señor ROSSI.— ¡En educación, no!

El señor ESPINA.— Exactamente. Algunos creen eso.

La diferencia radica en que si esa legítima ganancia se logra sobre la base de cumplir la

misión de conseguir un buen nivel educacional, el Senador que habla, al menos, considera que no solo no daña nada, sino que también puede contribuir al desarrollo de la educación.

Entonces, el argumento que se da en contra es: “El que gane más plata va a pretender siempre menores costos y mayores ingresos, de manera que, por retirar dinero, va a impartir una educación de peor calidad”.

O se plantea que, en definitiva, la calidad no sería acorde con lo que se espera de colegios que obtienen una legítima ganancia, como los particulares subvencionados con fines de lucro.

El problema en la calidad se enfrenta con buenos mecanismos de fiscalización. Se tengan o no fines de lucro, la educación no va a ser nunca de calidad si los niveles de fiscalización son malos.

Si funcionan adecuadamente los dos motores que el mismo Senado aprobó en su momento, que son la Agencia de Calidad de la Educación y la Superintendencia de Educación, la calidad va a aumentar.

Por lo tanto, vincular la legítima ganancia a dicho elemento es profundamente erróneo.

¡Y aquí tenemos dos visiones distintas de la sociedad y es bueno que se enfrenten!

A nuestro juicio, si se registra una legítima ganancia, acompañada de una utilización adecuada de los recursos, de un buen servicio, incluida la educación, como ocurre hoy día, en que cerca del setenta por ciento de los colegios particulares subvencionados pertenecen a profesores con un establecimiento de no más de trescientos cincuenta alumnos, a nosotros no nos parece...

El señor TUMA (Vicepresidente).— Concluyó su tiempo, señor Senador.

Dispone de un minuto para cerrar su intervención.

El señor ESPINA.— Muchas gracias, señor Presidente.

Iba a decir que no vemos por qué ello podría ser contrario a la calidad de la educación.

Por lo tanto, es cierto que mantenemos una diferencia, y será la ciudadanía la que tendrá que juzgar. Y es preciso blanquearla y discutirla abierta y resueltamente.

Algunos quieren que no se realicen emprendimientos con recursos públicos. Nosotros consideramos, en cambio, que es posible llevarlos a cabo en la medida en que estén bien hechos, medien una buena fiscalización y calidad, y los fondos sean invertidos adecuadamente.

Más allá de que el contenido del artículo se aplique hoy, en la práctica, a casos como el que he señalado, lo que no ocurre, el principio envuelto me lleva a votar en contra del inciso segundo.

He dicho.

El señor TUMA (Vicepresidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Larraín.

El señor MONTES.— ¡Está un poco repetido el debate...!

El señor LARRAÍN.— Señor Presidente, me parece importante ir adelantando los criterios centrales en la materia, particularmente en virtud de las intervenciones del señor Ministro y de algunos Senadores de las bancadas de enfrente durante la sesión pasada.

Dado que el tiempo es breve, deseo consignar que advierto una cierta incoherencia en el planteamiento que se formula y quiero dejarla marcada. Porque lo que aquí se prohíbe es que personas jurídicas con fines de lucro reciban aportes regulares del Estado, en circunstancias de que se les permite ser destinatarias de otros. Es decir, se hace una distinción únicamente sobre la base de la permanencia o continuidad de los recursos: los regulares o basales no pueden destinarse a personas jurídicas con fines de lucro, pero sí los demás. Cabe observar, entonces, un evidente principio de desigualdad ante la ley.

En seguida, se ha hecho presente que son muy pocos los jardines infantiles y las salas cuna con fines de lucro y que, aunque sea así, este tampoco lo obtendrían, dado los ingresos

que se perciben. Entonces, ¿cuál es la finalidad de terminar con ellos?

En definitiva, el argumento central es ideológico: no al lucro.

Para nosotros, más que este último problema, lo importante es la calidad, y no se ha acreditado que el hecho de perseguir o no fines de lucro la garantice. Lo que contribuye a asegurarla es la forma como se efectúa el trabajo educativo, y puede haber jardines infantiles con fines de lucro muy buenos o muy malos, así como jardines infantiles sin fines de lucro que también se encuentren en uno u otro caso.

Lo que hace la diferencia no es el lucro. Porque aquí se quiere hacer creer que la única lógica de una institución, desde el mismo minuto en que persigue fines de lucro, es ganar plata y hacerse rica, a costa de la educación, si es necesario.

Juzgo que esa es una visión reduccionista y simplista de la economía de mercado.

Adicionalmente, no se trata de Estado o mercado, como nos quieren plantear. Este no es un problema con Adam Smith, como nos decía ayer el señor Ministro. La cuestión es Estado o persona.

¿En quién creemos? ¿Pensamos que los individuos, con incentivos económicos o sin ellos, pueden impulsar proyectos de calidad?

A mí lo que me interesa es que la mujer o el hombre tengan la posibilidad de realizar bien su trabajo. El que medien o no fines de lucro será algo que tendremos que analizar en cada situación. Y si estos concurren, será necesario contar con un control especial para regular dicho elemento, pero con el objeto de asegurar la calidad. Si una entidad hace mal su labor, se cierra.

Lo mismo debe ocurrir con los establecimientos sin fines de lucro. Si no desarrollan bien su actividad, ¿por qué vamos a mantenerlos?

Este es el tema central.

Y es algo que me parece bastante complejo, ya que, además, estamos estableciendo un

principio que no solo se aplicará en el ámbito que nos ocupa. Porque carecería de sentido que ciertos servicios públicos, como en la educación, no pudieran recibir aportes estatales en caso de mediar fines de lucro y sí se autorizara a otros, como en la salud, en la vivienda, en la construcción de obras públicas, para perseguirlos.

A mi juicio, debemos ser coherentes. Así como la norma revela incoherencia por permitir aportes no regulares a personas con fines de lucro, cabe concluir que si los prohibimos para la educación en general, debemos hacer otro tanto con relación a todos los servicios del Estado. Y ello es lo que lleva la proposición al absurdo.

Garanticemos la calidad con toda la energía y fuerza posibles, porque eso es lo más relevante. Lo otro es posible regularlo, porque el problema no radica en el lucro, sino en la calidad. Y aquí seguimos poniendo el acento del planteamiento en el ojo equivocado.

He dicho.

El señor MONTES.— ¡Nada más ideológico que su intervención, Honorable colega!

El señor LARRAÍN.— ¡Califíquela como quiera, Su Señoría! ¡Se trata de tener o no la razón!

El señor TUMA (Vicepresidente).— Queda un solo inscrito, pero, al haberse agotado el tiempo, solicito la anuencia de la Sala para terminar las intervenciones y proclamar la votación.

Acordado.

Tiene la palabra el Senador señor Prokurica.

El señor PROKURICA.— Señor Presidente, parece que el debate que debíamos sostener es si la educación preescolar resulta o no importante y lo relativo a apoyarla. Estimo que vamos perdiendo el foco, porque poco a poco nos acercamos a la discusión final, que es ideológica. Reviste este carácter, como lo explicó el Honorable señor Larraín, al elegirla el oficialismo por creer que políticamente le

conviene.

No uno, sino varios expertos a nivel internacional en materia de educación han venido a la Comisión a manifestar que el lucro da un poco lo mismo respecto de la calidad. Entonces, considero que al elegir el debate vamos escurriendo el tema de fondo, que dice relación con mejorar la calidad y con un aporte estatal considerable a la educación preescolar, existen o no fines de lucro.

Lo que tenemos que ver es si esos recursos realmente se invierten o no en dicho mejoramiento o se arma una especie de trampa, como ocurrió en la Universidad del Mar o en la Universidad ARCIS, de propiedad de un partido político que criticaba tanto ese fraude.

Entonces, creo que poco a poco hemos ido equivocando -repito- el foco de la discusión.

Insisto en que debiéramos aplicar todo nuestro impulso a mejorar la calidad de la educación pública, a poner los recursos en dicho sector, y no a comprar los edificios o las propiedades en que se funciona ni a ver si se trata de arriendos o de cuatrocientos o quinientos alumnos.

Francamente, pienso que este debate queda de lado cuando se aborda el fondo del asunto. A mi juicio, lo que debe guiarnos es la importancia de la educación preescolar y la conveniencia de ampliarla, ya que ello también beneficia a millones de madres, quienes podrán dejar a sus hijos en un lugar confiable.

Cabe recordar que el proyecto fue enviado por el Gobierno del Presidente Piñera justamente para fijarles más requisitos a quienes instalan este tipo de establecimientos. Existen algunas historias, difíciles de contar, de personas sin experiencia alguna en la materia o que entregaban a los niños a gente poco confiable, que no los educaba, sino que, por el contrario, abusaba de ellos.

Por lo tanto, señora Presidenta, este es un proyecto que me parece bueno, pero en el cual se ha ido desfigurando la discusión con una indicación presentada por parlamentarios que, a

mi juicio, quieren poner el foco en el debate que se ha dado hoy en el Senado.

El señor MONTES.— ¡Votemos este artículo, señora Presidenta!

El señor COLOMA.— ¡No! Terminó el Orden del Día.

La señora ALLENDE (Presidenta).— A ver. Voy a hacer el siguiente planteamiento.

Primero, efectivamente, el tiempo destinado al Orden del Día ya terminó.

Segundo, este proyecto tiene “discusión inmediata”. En consecuencia, yo tendría que citar a sesión para mañana, o pasado mañana, o el lunes, hasta su total despacho.

Ahora, la propuesta que yo le puedo hacer a la Sala -pienso que es sensata y espero que los señores Senadores me acompañen- es elegir una de las dos siguientes posibilidades: o prorrogar media hora la presente sesión -quedan cuatro artículos y podemos terminar ahora la discusión particular, si existe voluntad para ello-, o bien celebrar una sesión el martes 13, a las 10:30, en lugar de aquella que ya está citada, de 12 a 14 horas, para concluir el estudio de la iniciativa que nos ocupa para después continuar con aquella relativa al fin del sistema binominal.

A mi juicio, lo ideal sería prorrogar el Orden del Día de esta sesión por media hora más, pero para ello necesito el acuerdo de la Sala.

El señor COLOMA.— ¡No lo doy, señora Presidenta!

La señora ALLENDE (Presidenta).— ¿Senador Coloma?

El señor COLOMA.— Señora Presidenta, quiero ser superclaro y transparente con todos los que se hallan presentes, con quienes he trabajado muchos años.

Yo me siento violentado por la forma de tratar la reforma educacional. ¡Violentado!

El señor MONTES.— ¡Este proyecto se refiere a los jardines infantiles!

El señor NAVARRO.— ¡Coloma, el “facilitador”...!

El señor COLOMA.— Aquella es una refor-

ma que va a funcionar el 2016, pero, por razones que nadie conoce, hay que despacharla a mataballo la próxima semana, con treinta y dos sesiones, para darles el gusto a quienes tienen la mayoría.

Yo tengo una sola facultad: el Reglamento. Es la única facultad que tengo. Es pobre, porque somos menos, pero es lo que nos corresponde.

El Orden del Día ya terminó.

Si quieren convocar a una sesión para mañana, cítenme. Aquí estaré, a la hora que me digan. Pero no me pidan que me comprometa a despachar el proyecto.

Yo voy a usar toda la argumentación reglamentaria, que es la única institución que las minorías tienen para defenderse cuando se sienten violentadas.

Por eso, señora Presidenta, respetuosamente, no doy la unanimidad para extender el horario del Orden del Día.

El señor MONTES.— ¡Gran aporte, señor Senador...!

El señor LAGOS.— Cite para el martes, Presidenta.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Un momentito. Voy a preguntarle al Secretario una duda que tengo. Quiero saber si la prórroga solo requiere mayoría, porque, si así fuera, pondría en votación una propuesta en tal sentido, para no tener que citar a otra sesión el día martes.

Yo dije bien claro que iba a hacer una proposición.

En este momento el señor Secretario me comunica que, conforme al Reglamento, se requiere el acuerdo de los dos tercios de los Senadores para tal efecto.

Por lo tanto, si se alcanzara ese quórum, se prorrogaría en media hora más el Orden del Día con el objeto de despachar el proyecto. Y, si no, quedaríamos citados para el martes 13, a las 10:30.

El señor COLOMA.— Pido segunda discusión, señora Presidenta.

La señora ALLENDE (Presidenta).— La iniciativa tiene “discusión inmediata”, Senador Coloma.

El señor COLOMA.— ¿Cuándo vence el plazo? ¿Hoy?

Entiendo que no. Por tanto, no se afecta el plazo.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Honorable señor Espina.

El señor ESPINA.— Señora Presidenta, nosotros le señalamos a usted que no teníamos dificultad en que se citara a sesión para el martes, de 10:30 a 12.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Sí, pero...

El señor ESPINA.— Momento, Presidenta.

Hasta ahora hay treinta y ocho Senadores y cada uno vale lo mismo. Entonces, nuestra opinión vale lo mismo que la del Senador señor Coloma.

Le estoy diciendo que nosotros no tenemos dificultad en que este proyecto se siga tratando el martes, de 10:30 a 12.

A lo que yo no me puedo obligar es a llegar a un acuerdo, porque sería unánime en sus efectos, en cuanto a que el debate terminará ahí. Sin embargo, el sentido común indica que el debate se agotará en esa instancia.

En mi opinión, lo que hay que ganar en esta discusión son las ideas, no el Reglamento. ¡Las ideas! Y yo espero que nosotros les ganemos a ustedes en las ideas.

Y eso es también lo que yo quiero ganarle a la opinión pública: las ideas.

El señor NAVARRO.— ¡Los niños no pueden esperar!

La señora ALLENDE (Presidenta).— Senador Espina, es absolutamente cierto que usted propuso eso, pero la Mesa también tiene el derecho de explorar la alternativa, si existe el ánimo, de prorrogar el Orden del Día.

La Mesa, evidentemente, puede hacer una oferta distinta. Incluso, la puede someter a votación para ver si existen los dos tercios requeridos. Entonces, es lógico que también se

plantee otra posibilidad. Ahora, si no se reúne el quórum, obviamente que se citará a una sesión para el martes. Sin embargo, esto último implica que el Gobierno le quite la “discusión inmediata” al proyecto. De lo contrario, quedaríamos citados para mañana o pasado mañana.

Tiene la palabra el Senador señor Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).— Señora Presidenta, en estos días hemos estado observando un ambiente en el despacho de los proyectos en que se recurre a la aplicación del Reglamento, en que se apela a la discusión que hay que efectuar, etcétera. Y estamos de acuerdo.

Sin embargo, señora Presidenta, podríamos hacer lo siguiente: que se cite a sesión cada hora, durante todo el tiempo que sea necesario. Así podríamos despachar el proyecto.

Ahora, la Oposición está en su derecho, pero debe reconocer que nosotros también tenemos derechos, porque tenemos una mayoría elegida. Cuando un Gobierno tiene una mayoría elegida, tiene derechos.

Aquí se ha reclamado que estamos actuando a matacaballo. ¡Pero las urgencias son parte de una Constitución que no fue establecida por nosotros!

El señor COLOMA.— ¡Pero la están usando!

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).— Recuerdo que el propio Senador Larraín ha planteado una cosa con la que siempre he estado de acuerdo: que el Parlamento posea capacidad para dirimir sobre las urgencias, de manera de poder modificarlas con determinado quórum.

Pero, por ahora, la legislación y el Reglamento indican otra cosa.

Ahora, si se quiere obstruir el despacho del proyecto por sentirse violentado... Bueno, yo nunca me he sentido violentado porque se aplica la Constitución, la ley o el Reglamento.

Por lo tanto, señora Presidenta, le propongo que, de ahora en adelante, busquemos una fórmula para evitar que por la vía de los subterfugios se dilate la aprobación de las leyes.

El señor COLOMA.— ¡El Reglamento no es subterfugio!

El señor LAGOS.— ¡El Reglamento se aplica para todos: para la mayoría y las minorías!

El señor LARRAÍN.— Pida la palabra, señor Senador.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Honorable señor Larraín.

El señor LARRAÍN.— Señora Presidenta, esta discusión ya la tuvimos en la reunión de Comités. Y lo que nosotros planteamos allí fue que tenemos la mejor disposición para sacar adelante los proyectos.

Sin embargo, iniciativas de esta importancia o las relativas a la educación no pueden despacharse con plazo fijo. Si necesitamos un mes más, el Senado, que siempre ha estado a la altura para resolver estos temas, debería darse ese mes más.

No hay ninguna urgencia.

La Ley de Presupuestos, por ejemplo, sí la tiene, pues se halla sujeta a una fecha determinada para que se pueda empezar a pagar, a tomar compromisos financieros y económicos.

Este no es el caso.

La ley en proyecto entrará a regir el año 2016, y la reforma al sistema binominal, el 2017, de manera que la necesidad de despachar a matacaballo la primera, en enero, porque se les antojó, es, a nuestro juicio, algo arbitrario y discrecional.

Se van a cumplir los compromisos. Tienen la mayoría suficiente. Lo que estamos pidiendo es hacerlo bien.

No digan que estamos obstruyendo, porque lo que nosotros queremos es, simplemente, legislar en buena forma.

¿Es muy difícil entender eso?

Hacer las cosas bien puede requerir, en este caso, una semana más, dos semanas más.

Lo que se está planteando es exigirnos bajar de manera excesiva.

Yo no tengo problema. Apliquen el Reglamento y lo vamos a hacer. Pero el país va a saber que aquí se está actuando sin criterios de

urgencia, por razones estrictamente políticas, que respeto, y no por necesidad, y que ese apuro va en contra de la calidad de lo que se hace en el Congreso.

El señor MONTES.— ¿Qué se está discutiendo, señora Presidenta?

Aquí se está discutiendo un asunto reglamentario.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Sí.

Yo respeto el uso de la palabra, Senador Larraín, pero creo que claramente nos hemos alejado del tema que se está debatiendo. Usted no se ha referido al problema reglamentario, sino que ha hecho, más bien, un planteamiento político de fondo.

No era ese el sentido.

Siendo así, si el Gobierno se allana a quitar la “discusión inmediata”, yo voy a citar a sesión para el martes, de 10 a 10:30; de 10:30 a 11; de 11 a 11:30; de 11:30 a 12, y así, todo el día, hasta que despachemos el proyecto.

Tiene la palabra la Ministra señora Rincón.

La señora RINCÓN (Ministra Secretaria General de la Presidencia).— Señora Presidenta, el Ejecutivo no tiene inconveniente en quitarle la urgencia a la iniciativa.

Solo quiero hacer presente, a raíz de que se ha sostenido que aquí se está actuando a matacaballo y con apresuramiento, que ella ingresó el 12 de marzo del 2013 a la Cámara de Diputados, y que de ahí fue despachada el 18 de julio del mismo año al Senado, donde ha tenido una larga tramitación.

El Ejecutivo cree que este proyecto es de real importancia para un tema que tanto la Comisión de Educación como la de Hacienda han debatido profusamente, relacionado con la apertura de jardines infantiles en nuestro país.

Estamos nivelando, regularizando la situación. Y creo que de verdad los argumentos que se esgrimen para hacer uso del Reglamento no se condicen con aquellos que se emplearon en la defensa tanto del ex Presidente Piñera como de quienes respaldaron esta iniciativa, que en realidad fue casi unánime en su discusión.

El Ejecutivo va a retirar la urgencia, en el entendido de que el proyecto será despachado el próximo martes, en la mañana, antes de que se entre al estudio del sistema binominal.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Me parece que la Ministra Rincón ha sido bastante explícita al dar a conocer los plazos en los cuales se ha tratado el proyecto.

Retirándose la urgencia, el Senado queda citado para el martes 13, de 10 a 10:30, en primera citación, y luego, de 10:30 a 11; de 11 a 11:30, y de 11:30 a 12, hasta el total despacho del proyecto que ahora nos ocupa, así como también del correspondiente a la sustitución del sistema binominal.

—**Queda pendiente la discusión particular del proyecto.**

VII. TIEMPO DE VOTACIONES

CONDENA DE ATENTADO Y CONDOLENCIAS A PUEBLO Y GOBIERNO FRANCESES. PROYECTOS DE ACUERDO

El señor LABBÉ (Secretario General).— En este momento han llegado a la Mesa los siguientes proyectos de acuerdo:

De los Honorables señor Letelier, señora Muñoz y señores Chahuán, Harboe, García-Huidobro, Larraín, Letelier, Montes, Quinteros y Patricio Walker, con el que expresan condolencias al pueblo y Gobierno franceses, y le solicitan a Su Excelencia la Presidenta de la República que, a través del Ministro de Relaciones Exteriores, se le haga llegar a ese Gobierno la solidaridad de nuestro país por el ataque sufrido (S 1.788-12).

—**Los antecedentes sobre el proyecto de acuerdo (S 1.788-12) figuran en el Diario de Sesiones que se indica:**

Se da cuenta en sesión 78ª, en 7 de enero de 2015.

Y de los Senadores señoras Allende, Goic y Muñoz y señores Coloma, Chahuán, García,

García-Huidobro, Girardi, Larraín, Letelier, Navarro, Montes, Quinteros y Patricio Walker, con el cual esta Corporación expresa su condena al horrendo crimen terrorista acontecido hoy día en Francia y hace llegar un sentido pésame a las víctimas y a los ciudadanos franceses (S 1.789-12).

—Los antecedentes sobre el proyecto de acuerdo (S 1.789-12) figuran en el Diario de Sesiones que se indica:

Se da cuenta en sesión 78ª, en 7 de enero de 2015.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Si le parece a la Sala, se aprobarán por unanimidad.

—Se aprueban.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Solicito el asentimiento de la Sala para que el Honorable señor Zaldívar asuma como Presidente accidental.

Acordado.

—Pasa a presidir la sesión, en calidad de Presidente accidental, el Senador señor Zaldívar.

VIII. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

El señor LABBÉ (Secretario General).— Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente accidental).— Se les dará curso en la forma reglamentaria.

—Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes:

Del señor GARCÍA:

Al señor Seremi de Obras Públicas de La Araucanía, a fin de solicitar **REPARACIÓN DE PUENTES CARIMÁN Y MULPÚN, EN LICAN RAY**. Y al señor Director del SERVIU, con el objeto de que informe sobre **ESTADO DE EXPROPIACIÓN DE PASAJE LINEA EN VILLARRICA (Novena Región)**.

De la señora GOIC:

Al señor Director del Servicio Nacional del Consumidor, requiriéndole **PROGRAMA DE FISCALIZACIÓN Y RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE OFERTAS O PROMOCIONES CUYA COMPRA O CONTRATACIÓN DEPENDA EXCLUSIVAMENTE DE MEDIO DE PAGO ADMINISTRADO POR MISMO PROVEEDOR O EMPRESAS RELACIONADAS**.

De la señora MUÑOZ:

Al señor Ministro del Interior y Seguridad Pública, solicitándole estudiar **FACTIBILIDAD DE COMPRA O EXPROPIACIÓN DE DERECHOS DE APROVECHAMIENTO DE AGUA PARA ABASTECER A COMUNAS DE REGIÓN DE COQUIMBO QUE NO CUENTAN CON ELLA**. Y a los señores Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Obras Públicas, pidiéndoles **ADOPCIÓN DE URGENTES MEDIDAS PARA ENFRENTAR CONSECUENCIAS DE SEQUÍA EN REGIÓN DE COQUIMBO**.

El señor ZALDÍVAR (Presidente accidental).— En Incidentes, no harán uso de sus tiempos los Comités Partido Por la Democracia, Partido Demócrata Cristiano y Partido Renovación Nacional.

En el turno del Comité Partido Socialista, tiene la palabra el Senador señor Letelier.

**MODERNIZACIÓN DE NORMAS DEL
SAG EN MATERIA DE AUTORIZACIÓN
DE DESCARGA DE RESIDUOS
INDUSTRIALES LÍQUIDOS. OFICIOS**

El señor LETELIER.— Señor Presidente, estimados colegas, en la hora de Incidentes quiero solicitar, por su intermedio, que se envíen sendos oficios al señor Ministro de Agricultura y a la señora Ministra de Salud, para abordar un tema que tiene que ver con cómo compatibilizar la actividad de la industria de carnes blancas con las comunidades colindantes y los emprendimientos turísticos del sector. Me explico.

Hoy en día la industria de carnes blancas, la crianza de chanchos, es una actividad de gran importancia para la economía nacional. Sin embargo, la tecnología que se usa para tratar y disponer de las aguas servidas es caótica.

En la actualidad, las industrias, en los planteles más antiguos, usan lagunas para depositar las aguas servidas, pero luego se riega con ellas, se saturan los suelos y luego estas escurren a canales, lagos y lugares que impactan el desarrollo comunitario.

Lo anterior crea un problema práctico y fue la razón por la cual en Freirina hubo un conflicto tremendo, porque se quería instalar una cantidad de cientos de madres para criaderos de chanchos.

En otros países se ha demostrado que, cuando se usa la tecnología adecuada, no hay dificultades. Se pueden controlar los olores, e incluso los residuos orgánicos, cuando se encapsulan, pueden ser utilizados para generar electricidad, energía.

Lo que ocurre hoy en la Región que yo represento, en la provincia de Cachapoal y en Cardenal Caro, en torno al lago Rapel, es una situación caótica, desastrosa.

En la localidad de Valdebenito, uno de sus vecinos y dirigentes, don Segundo Acevedo, ha visto destruida tanto su calidad de vida como la de la comunidad en que vive debido

a los malos olores expelidos. Hay ahí una hediondez insoportable y, por desgracia, la situación es validada por el SAG, organismo que autoriza el funcionamiento de las plantas sin considerar a las comunidades que existen en el sector o la actividad económica que se desarrolla en el entorno.

Se riega con aguas servidas, se saturan los suelos y los cauces terminan creando vectores de moscas, ratas y ratones y, sobre todo, generando olores insoportables para las personas que habitan en los alrededores.

En atención a lo anterior, solicito que se oficie al señor Ministro de Agricultura para que se revisen las normas del SAG en lo que dice relación al uso de riles, pidiendo que ello se haga de acuerdo a las disposiciones contenidas en el Código de Aguas, el cual establece que, cuando el uso de riles afecta la salud de las comunidades, se debe prohibir su disposición superficial, ya sea para riego o para su escurrimiento en canales.

Señor Presidente, este es un requisito para que la industria no quede estigmatizada. Nadie quiere que termine la industria de crianza de cerdos, que ocupa mano de obra.

En mi Región hay a lo menos tres mataderos, innumerables planteles, proyectos nuevos que se quieren impulsar. En lo personal, no tengo objeciones con los proyectos nuevos, que -lo acabo de decir- ocupan mano de obra y permiten que seamos una potencia agroalimentaria. Lo único que pido es que solo sean autorizados si cuentan con la tecnología que corresponde, y el primer paso para ello es que el SAG modernice sus normas para las autorizaciones pertinentes y que el Ministerio de Salud constatare si existe daño para la salud de las personas a consecuencia de los malos olores o por la disposición de residuos líquidos superficiales.

He dicho.

—**Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.**

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente accidental).— En el tiempo que resta al Comité Socialista, tiene la palabra el Senador señor De Urresti.

PISTA DE AGUAS QUIETAS PARA PRÁCTICA DE REMO DE ALTO NIVEL EN VALDIVIA. OFICIO

El señor DE URRESTI.— Señor Presidente, quiero solicitar que se envíe un oficio a la Ministra del Deporte para que informe acerca de la siguiente situación.

La comunidad del remo de Valdivia lleva largo tiempo trabajando en la posibilidad de contar con una pista de aguas quietas, un lugar donde se pueda practicar remo de alto nivel, teniendo en consideración que dicha ciudad aporta aproximadamente el 70 por ciento de los deportistas que compiten por Chile en esta disciplina.

Se ha creado un Centro de Alto Rendimiento, que no funciona mucho, pero existe la opción de que el Ministerio del Deporte lo radique en Valdivia. Para ello, es fundamental contar con una pista de aguas quietas, un lugar donde se pueda practicar y realizar campeonatos internacionales con estándares del más alto nivel, lo que además constituiría un atractivo para la ciudad, a un costado de Isla Teja.

Por tal razón, solicito que se oficie a la señora Ministra con el objeto de que informe cuál es la disposición de su Cartera para que Valdivia cuente con una pista de aguas quietas para la práctica del remo.

—**Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.**

ELABORACIÓN DE PREINFORME DE DISEÑO PARA CONSTRUCCIÓN DE ESTADIO MUNICIPAL DE VALDIVIA. OFICIO

El señor DE URRESTI.— Asimismo, solicito que también se oficie a la Ministra del

Deporte para conocer una respuesta que quedó pendiente por parte de su Cartera, relacionada con la elaboración de un preinforme de diseño para la construcción del Estadio Municipal de Valdivia.

Somos la única capital regional que no cuenta con un recinto deportivo dentro del programa que la propia Presidenta de la República estableció para la creación de al menos un estadio municipal con estándar FIFA, con estándar internacional.

Por lo tanto, pido que se nos informe al respecto.

—**Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.**

HABILITACIÓN DE ESTADIO PARA LIGA DEPORTIVA COSTERA DE NIEBLA. OFICIO

El señor DE URRESTI.— Por último, me gustaría que igualmente se oficiara a la Ministra del Deporte para que nos informara si está en carpeta el proyecto de habilitación del Estadio de la Liga Deportiva Costera de Niebla, en la ciudad de Valdivia.

Estuve reunido con sus representantes la semana pasada y me plantearon la inquietud de la agrupación, que reúne a más de diez clubes, en el sentido de proceder a la habilitación de una cancha sintética en el recinto con que cuentan en la costa.

Por eso, solicito que la titular de la Cartera nos informe sobre lo que estoy planteando.

Del mismo modo, pido que se envíe copia de esta intervención a don Miguel Mella Casanova, Presidente de la entidad.

ANTECEDENTES SOBRE APLICACIÓN DE PROGRAMA “CAMINOS BÁSICOS” EN ZONAS RURALES DE REGIÓN DE LOS RÍOS. OFICIO

El señor DE URRESTI.— Por último, quiero

que se oficie al Ministro de Obras Públicas por lo siguiente:

Se ha dado a conocer un importante anuncio en el último tiempo en relación con el asfaltado de caminos básicos de pequeñas localidades rurales, lo cual resulta imprescindible para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, la conectividad de estos sectores y evitar su aislamiento.

En tal sentido, pido que el Ministerio de Obras Públicas informe al Senado acerca de la aplicación del programa “Caminos Básicos” para el los años 2015, 2016 y 2017 en la Región de Los Ríos, con el detalle por comunas de los montos, kilómetros y caminos priorizados.

He dicho.

—Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente accidental).— Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

DISPONIBILIDAD DE TERRENOS Y RECURSOS PARA CONSTRUCCIÓN DE ESTADIO MUNICIPAL DE COMUNA DE PENCO. OFICIOS

El señor NAVARRO.— Señor Presidente, gracias por dirigir esta hora de Incidentes con alegría y vitalidad.

Quiero solicitar que se oficie a los Ministerios del Deporte y de Bienes Nacionales respecto a la construcción del estadio municipal de Penco, que es la única comuna de las 54 de la Región del Biobío que no tiene estadio.

Hemos solicitado reiteradamente el apoyo de la Ministra del Deporte. Y queremos insistir en ello, a fin de que la Secretaria de Estado pueda informar cuándo estarán disponibles los recursos necesarios para iniciar el proceso de darle a Penco -la tercera comuna más antigua del país- un estadio municipal.

Es una situación insostenible. Y tenemos la

confianza de que en este Gobierno sí podremos sacar adelante ese proyecto.

Y deseo que se consulte al Ministerio de Bienes Nacionales acerca de la disponibilidad de terrenos, dado que ya estamos haciendo gestiones con empresas forestales.

—Se anuncia el envío de los oficios pertinentes, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.

EQUIPARACIÓN DE DÍAS DE VACACIONES ENTRE TRABAJADORES SUJETOS A PROGRAMA PROEMPLEO Y A CÓDIGO LABORAL. OFICIOS

El señor NAVARRO.— Señor Presidente, solicito que se oficie a los Ministerios de Trabajo y del Interior y Seguridad Pública y a la Presidenta de la República, con el objetivo de evaluar que las personas favorecidas con programas de empleos del SENCE, que constituyen un apoyo a las familias de más escasos recursos, de mayor vulnerabilidad, llevan en sus puestos de trabajo 8, 10, 14, 16, 18 años y no disponen de vacaciones como todos los trabajadores.

Los contratos son renovables cada 6 meses, pero eso no quita la condición de continuidad: hay una misma dependencia, un mismo lugar de trabajo, una misma función, un mismo jefe, un mismo contratante. En definitiva, se reúnen todos los requisitos pertinentes.

Y para estos trabajadores, que son varios miles en la Región del Biobío, contratados a través del Ministerio del Trabajo y también del Ministerio del Interior, se contempla una semana de vacaciones en verano, en circunstancias de que el resto tiene tres. Estoy hablando de personas que no llevan laborando solo un año o dos, ni la parcialidad de uno, sino sobre una década y media: 15 y más años.

Creo que se trata de una demanda legítima, necesaria para la existencia de equidad con respecto a estos trabajadores del Estado. Ellos se han convertido en irremplazables. ¡No re-

cogen papeles! Cumplen funciones en todas las dependencias municipales y estatales a lo largo de la Región del Biobío.

La falta de igualdad en el derecho a las vacaciones, el cual es irrenunciable en el Código del Trabajo, es un vacío que debemos subsanar.

Solicitamos formalmente la evaluación de esta petición, a fin de que los trabajadores de Proempleo puedan tener el mismo número de días de vacaciones que el resto de quienes laboran en el país que gozan del beneficio establecido en el Código del Trabajo, que garantiza tres semanas anuales de vacaciones.

—**Se anuncia el envío de los oficios pedidos, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.**

GRAVE SITUACIÓN DE CONTAMINACIÓN DE AGUA POTABLE EN CORONEL POR FALTA DE MANTENCIÓN DE CAÑERÍAS. OFICIOS

El señor NAVARRO.— Asimismo, quiero que se oficie al Ministerio de Obras Públicas y a la Superintendencia de Servicios Sanitarios respecto a la grave contaminación del agua existente en Coronel.

Claramente, la situación de las cañerías, cuya antigüedad data de 40, 50, 60 y más años ha generado un problema gravísimo en el abastecimiento de vastos sectores poblacionales en Coronel.

La ESSBIO y la Superintendencia han tomado carta en el asunto, pero claramente allí hay un incumplimiento.

Cuando se paga el costo fijo del servicio del agua potable también se paga por la mantención y renovación de todos los equipos de cañerías. ¡A eso se destina! Y siento que aquí hay una deuda que trae problemas sanitarios y de calidad de vida a los habitantes de la comuna de Coronel.

Espero que la Superintendencia de Servicios Sanitarios aplique las sanciones corres-

pondientes por este incumplimiento. Y que, a su vez, la empresa se allane a un acuerdo con las comunidades afectadas, a fin de poder llegar a la mejor solución.

La gente pierde miles de litros de agua cada vez que abre la llave, y todo eso pasa por el medidor y se debe pagar. ¡Eso no es posible! Se bota el agua hasta que salga clara. Y eso a veces tarda 15 minutos, media hora o más, debiendo solventar los consumidores con cargo a su cuenta por la limpieza de las cañerías.

—**Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.**

ENTREGA DE RECURSOS PARA PLANES Y PROGRAMAS DE PREVENCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES. OFICIO

El señor NAVARRO.— Del mismo modo, señor Presidente, quiero que se oficie a la CONAF, del Ministerio de Agricultura, a fin de que nos informe sobre todos los planes de prevención de los incendios forestales.

He estado en las brigadas de Punta de Parra, con el equipo de helicópteros, conociendo los planes de prevención. En esto CONAF gasta 35 millones de dólares al año y otros 70 millones de dólares provienen del sector privado.

Claramente, los incendios son un verdadero problema, una plaga, como la que vive Australia en estos momentos. Y queremos que durante los meses de invierno los voluntarios puedan hacer tareas de prevención y de educación en los colegios, en las comunidades, en las juntas de vecinos.

En invierno, cuando no hay incendios, lo que se tiene que hacer es prevenir. Es decir, que los brigadistas forestales combatan incendios en el verano y realicen labores de capacitación y prevención con la comunidad durante el invierno.

Solicito formalmente al Ministerio de Agricultura que se destinen los recursos necesarios para realizar planes y programas a fin de que

esto sea efectivo, porque la única manera de detener los incendios forestales es efectuar más educación y más prevención.

¡Patagonia sin represas!

¡Nueva Constitución, ahora!

¡No más AFP!

—**Se anuncia el envío del oficio requerido, en nombre del señor Senador, conforme al Reglamento.**

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente accidental).— Habiéndose cumplido su objetivo, se levanta la sesión.

—**Se levantó a las 20:06.**

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción

