

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 356^a

Sesión 30^a, en miércoles 18 de junio de 2008

Ordinaria

(De 17:8 a 19:39)

*PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES BALDO PROKURICA PROKURICA,
VICEPRESIDENTE, Y SERGIO ROMERO PIZARRO, PRESIDENTE ACCIDENTAL*

*SECRETARIOS, LOS SEÑORES CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, TITULAR,
Y JOSÉ LUIS ALLIENDE LEIVA, SUBROGANTE*

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

	Pág.
I. ASISTENCIA.....	1286
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	1286
III. TRAMITACIÓN DE ACTAS.....	1286
IV. CUENTA.....	1286

V. ORDEN DEL DÍA:

Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que reajusta monto de ingreso mínimo mensual (5923-05) (se aprueba en general y particular)..	1288
Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el Código del Trabajo en materia de salarios base (5433-13) (se aprueba en particular).....	1288
Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que extiende bonificación por retiro voluntario creada por ley N° 20.209, crea bonificación adicional para personal que indica e introduce modificaciones a ley N° 20.209 (5922-05) (se aprueba en general y particular).....	1289
Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que adiciona recursos a Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, autoriza capitalización de ENAP por monto que indica e introduce modificaciones que señala (5902-05) (se aprueba en general y particular).....	1290

VI. TIEMPO DE VOTACIONES:

Ratificación de tratados sobre protección de patrimonio nacional. Proyecto de acuerdo (S 1078-12) (se aprueba).....	1319
Preocupación por derechos humanos y libertad religiosa en China. Proyecto de acuerdo (S 1080-12) (se rechaza).....	1319

VII. INCIDENTES:

Peticiones de oficios (se anuncia su envío).....	1320
Reconstrucción de retén en Rafael, comuna de Tomé. Oficios (observaciones del Senador señor Navarro).....	1321
Traspaso de mantención de grifos a bomberos. Oficio (observaciones del Senador señor Navarro).....	1321
Solución habitacional en Pedro de Valdivia Bajo, Concepción. Oficio (observaciones del Senador señor Navarro).....	1322
Definición sobre terreno para solución habitacional en La Mochita, Concepción. Oficio (observaciones del Senador señor Navarro).....	1322
Otorgamiento de subsidio a ex trabajadores de Bellavista Tomé (observaciones del Senador señor Navarro).....	1323
Reflexiones sobre proyecto de Ley General de Educación (observaciones del Senador señor Navarro).....	1323

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

- 1.- Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que adiciona recursos a Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, autoriza capitalización de ENAP por monto que indica e introduce modificaciones que señala (5902-05).
- 2.- Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que reajusta monto de ingreso mínimo mensual (5923-05).
- 3.- Informe de la Comisión de Salud recaído en el proyecto que extiende bonificación por retiro voluntario creada por ley N° 20.209, crea bonificación adicional para personal que indica e introduce modificaciones a ley N° 20.209 (5922-05).
- 4.- Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que extiende bonificación por retiro voluntario creada por ley N° 20.209, crea bonificación adicional para personal que indica e introduce modificaciones a ley N° 20.209 (5922-05).
- 5.- Informe de la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización recaído en el proyecto que establece excepción a inhabilidad contemplada en artículo 54, letra b) de Ley de Bases de Administración del Estado, con el objeto de permitir ingreso de parientes y familiares a Servicio Exterior (4313-06).
- 6.- Informe de la Comisión de Relaciones Exteriores recaído en el proyecto que establece excepción a inhabilidad contemplada en artículo 54, letra b) de Ley de Bases de Administración del Estado, con el objeto de permitir ingreso de parientes y familiares a Servicio Exterior (4313-06).
- 7.- Nuevo primer informe de la Comisión de Salud recaído en el proyecto sobre composición nutricional de alimentos y su publicidad (4921-11).
- 8.- Informe de la Comisión de Relaciones Exteriores recaído en el proyecto mediante el cual se solicita a S. E. la Presidenta de la República adoptar medidas necesarias para enviar oportunamente solicitud que Estado de Chile debe entregar ante Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), para poder extender plataforma continental jurídica más allá de Zona Económica Exclusiva (S 1049-12).
- 9.- Informe de la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales recaído en el proyecto con el que se solicita a S. E. la Presidenta de la República que confiera suma urgencia a proyecto que regula instalación de antenas emisoras y transmisoras de servicios de telecomunicaciones (4991-15); al proyecto sobre prevención de contaminación electromagnética (3150-12), y al proyecto que obliga a informar sobre niveles de radiación electromagnética que emiten artefactos e instalaciones que señala (5747-11) (S 1058-12).

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

—Allamand Zavala, Andrés
 —Alvear Valenzuela, Soledad
 —Arancibia Reyes, Jorge
 —Ávila Contreras, Nelson
 —Cantero Ojeda, Carlos
 —Coloma Correa, Juan Antonio
 —Escalona Medina, Camilo
 —Espina Otero, Alberto
 —Flores Labra, Fernando
 —Frei Ruiz-Tagle, Eduardo
 —García Ruminot, José
 —Gazmuri Mujica, Jaime
 —Girardi Lavín, Guido
 —Gómez Urrutia, José Antonio
 —Horvath Kiss, Antonio
 —Kuschel Silva, Carlos
 —Larraín Fernández, Hernán
 —Letelier Morel, Juan Pablo
 —Longueira Montes, Pablo
 —Matthei Fonet, Evelyn
 —Muñoz Aburto, Pedro
 —Naranjo Ortiz, Jaime
 —Navarro Brain, Alejandro
 —Novoa Vásquez, Jovino
 —Núñez Muñoz, Ricardo
 —Ominami Pascual, Carlos
 —Orpis Bouchón, Jaime
 —Pérez Varela, Victor
 —Pizarro Soto, Jorge
 —Prokurica Prokurica, Baldo
 —Romero Pizarro, Sergio
 —Ruiz-Esquide Jara, Mariano
 —Sabag Castillo, Hosain
 —Vásquez Úbeda, Guillermo

Concurrieron, además, los Ministros del Interior y Seguridad Pública, señor Edmundo Pérez Yoma; de Hacienda, señor Andrés Velasco Brañes; de Justicia, señor Carlos Maldonado Curtis; del Trabajo y Previsión Social, señor Osvaldo Andrade Lara; la Ministra de Salud, señora María Soledad Barría Iroume, y el Ministro Presidente de la Comisión Nacional de Energía, señor Marcelo Tokman Ramos.

Actuó de Secretario el señor Carlos Hoffmann Contreras, y de Prosecretario, el señor José Luis Alliende Leiva.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 17:8, en presencia de 35 señores Senadores.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- En el nombre de Dios, se abre la sesión.

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 25ª y 26ª, ordinarias, en 10 y 11 de junio del año en curso, respectivamente, que no han sido observadas.

IV. CUENTA

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

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

Oficios

Dos del señor Ministro de Justicia subrogante:

Con el primero responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Navarro, relativo a la ampliación de las plantas de Gendarmería.

Con el segundo contesta un oficio cursado en nombre del Senador señor Horvath, referido al Centro de Detención Preventiva de Puerto Aisén.

De la señora Directora Ejecutiva de la Fundación INTEGRAL, mediante el cual da respuesta a un oficio remitido en nombre del Senador señor Espina, acerca de la consulta planteada por don Jaime Lavín.

—Quedan a disposición de los señores Senadores.

Informes

Dos de la Comisión de Hacienda, recaídos en los siguientes asuntos:

1.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que adiciona recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, autoriza una capitalización de ENAP por el monto que indica e introduce otras modificaciones que señala (boletín N° 5.902-05) (con urgencia calificada de “discusión inmediata”).

2.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual (boletín N° 5.923-05) (con urgencia calificada de “discusión inmediata”).

De la Comisión de Salud y de la Comisión de Hacienda, recaídos en el proyecto que extiende la bonificación por retiro voluntario creada por la ley N° 20.209, crea una bonificación adicional para el personal que indica e introduce modificaciones a la ley N° 20.209 (boletín N° 5.922-05) (con urgencia calificada de “discusión inmediata”).

—**Quedan para la tabla de esta sesión.**

De la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización y de la de Relaciones Exteriores, recaídos en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que establece una excepción a la inhabilidad contemplada en el artículo 54, letra b) de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, con el objeto de permitir el ingreso de parientes y familiares al Servicio Exterior (boletín N° 4.313-06).

Nuevo primer informe de la Comisión de Salud, recaído en el proyecto de ley, iniciado en moción de los Senadores señor Girardi, señora Matthei y señores Kuschel, Ominami y Ruiz-Esquide, sobre composición nutricional de los alimentos y su publicidad (boletín N° 4.921-11) (con urgencia calificada de “simple”).

—**Quedan para tabla.**

De la Comisión de Relaciones Exteriores,

recaído en el proyecto de acuerdo de los Senadores señores Horvath, Bianchi, Girardi, Navarro, Prokurica y Sabag, mediante el cual solicitan a Su Excelencia la Presidenta de la República que adopte las medidas necesarias para enviar oportunamente la solicitud que el Estado de Chile debe entregar ante la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) para poder extender la plataforma continental jurídica más allá de la Zona Económica Exclusiva (boletín N° S 1.049-12).

De la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales, recaído en el proyecto de acuerdo de los Senadores señores Allamand, Espina, García, Horvath, Larraín, Prokurica, Ruiz-Esquide, Sabag y Zaldívar, con el que solicitan a Su Excelencia la Presidenta de la República que confiera “suma” urgencia al proyecto de ley que regula la instalación de antenas emisoras y transmisoras de servicios de telecomunicaciones (boletín N° 4.991-15); al proyecto de ley sobre prevención de la contaminación electromagnética (boletín N° 3.150-12), y al proyecto de ley que obliga a informar sobre los niveles de radiación electromagnética que emiten los artefactos e instalaciones que señala (boletín N° 5.747-11) (boletín N° S 1.058-12).

—**Quedan para el Tiempo de Votaciones de la próxima sesión ordinaria.**

Permiso Constitucional

El Senador señor Vásquez solicita autorización para ausentarse del país a contar del 21 del mes en curso.

—**Se accede.**

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Terminada la Cuenta.

El señor FREI.- Pido la palabra sobre la Cuenta, señor Presidente.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Puede usar de ella, Su Señoría.

El señor FREI.- Solicito tratar sobre tabla y

como si fuera de Fácil Despacho el proyecto, en segundo trámite constitucional, que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual. Tiene “discusión inmediata” y fue aprobado por unanimidad en la Comisión de Hacienda.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Ha pedido la palabra el Honorable señor Muñoz Aburto.

El señor MUÑOZ ABURTO.- Señor Presidente, en el mismo sentido indicado por el Senador señor Frei, la bancada socialista solicita tratar también como si fuera de Fácil Despacho el proyecto que figura en el tercer lugar del Orden del Día, modificadorio del Código del Trabajo en materia de salarios base, que fue despachado por unanimidad por la Comisión del ramo.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, ambas iniciativas se tratarán a continuación como si fueran de Fácil Despacho.

Acordado.

V. ORDEN DEL DÍA

REAJUSTE DE INGRESO MÍNIMO MENSUAL

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual, con informe de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de “discusión inmediata”.

—**Los antecedentes sobre el proyecto (5923-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 28ª, en 18 de junio de 2008.

Informe de Comisión:

Hacienda, sesión 30ª, en 18 de junio de 2008

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- El objetivo principal de la iniciativa es elevar, a contar del 1º de julio del año en curso, el monto del ingreso mínimo mensual para los trabajadores mayores de 18 años y hasta 65 años de edad, de 144 mil a 159 mil pesos.

Asimismo, se aumenta de 107 mil 509 a 118 mil 690 pesos, a contar también del 1º de julio de este año, el monto del ingreso mínimo mensual para los trabajadores mayores de 65 y menores de 18 años, mientras que el monto del ingreso mínimo mensual que se emplea para fines no remuneracionales se incrementa de 92 mil 897 a 102 mil 558 pesos.

La Comisión de Hacienda aprobó el proyecto tanto en general cuanto en particular por la unanimidad de sus integrantes (Senadores señora Matthei y señores Escalona, Frei, García y Ominami), en los mismos términos en que lo despachó la Honorable Cámara de Diputados.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- En discusión general y particular el proyecto.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si le parece a la Sala, se dará por aprobado.

—**Se aprueba, y queda terminada la tramitación legislativa del proyecto.**

MODIFICACIÓN DE CÓDIGO DEL TRABAJO EN MATERIA DE SALARIOS BASE

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el Código del Trabajo en materia de salarios base, con segundo informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social y urgencia calificada de “suma”.

—**Los antecedentes sobre el proyecto (5433-13) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 3ª, en 18 marzo de 2008.

Informes de Comisión:

Trabajo, sesión 8ª, en 8 de abril de 2008.

Trabajo (segundo), sesión 27ª, en 17 de junio de 2008.

Discusión:

Sesión 10ª, en 9 de abril de 2008 (se aprueba en general).

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- La iniciativa fue aprobada en general por la Sala en su sesión de 9 de abril del año en curso.

La Comisión, en su segundo informe, deja constancia para los efectos reglamentarios de que el N° 2) del artículo único no fue objeto de indicaciones ni de modificaciones, por lo cual debe darse por aprobado.

—Queda aprobado.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- La Comisión de Trabajo efectuó tres modificaciones al texto del proyecto aprobado en general, las cuales fueron acordadas en forma unánime, con excepción de la sustitución del artículo transitorio en lo que respecta al plazo de seis meses establecido para ajustar la diferencia entre el sueldo base convenido y el ingreso mínimo con cargo a los emolumentos variables, materia sobre la cual se pronunciaron a favor los Senadores señora Alvear y señores Allamand y Pérez Varela y en contra los Senadores señores Letelier y Muñoz Aburto.

Recuerdo que las enmiendas acordadas por unanimidad se deben votar sin debate, salvo que algún señor Senador solicite su discusión o existan indicaciones renovadas.

Sus Señorías tienen a la vista un boletín comparado dividido en cuatro columnas, que consignan los artículos pertinentes del Código del Trabajo, el proyecto aprobado en general, las modificaciones introducidas en el segundo informe, y el texto final que resultaría de aprobarse dichas enmiendas.

En consecuencia, la única materia sobre la cual debe pronunciarse la Sala es la sustitución

del artículo transitorio en lo referente al plazo de seis meses.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, se dará por aprobado.

—Se aprueba, y el proyecto queda despachado tanto en general como en particular en este trámite.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Sí, señor Senador.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- A continuación la Sala debería entrar a analizar el proyecto relativo al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles, cuya discusión -presumo- va a ser bastante larga.

Por lo tanto, propongo alterar el orden de la tabla y tratar antes la iniciativa que concede beneficios al personal de Salud, que fue aprobada por unanimidad en las Comisiones de Salud y de Hacienda.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- No habría inconveniente si lo tratáramos como si fuera de Fácil Despacho y sin discusión.

¿Existiría acuerdo para proceder en esa forma?

—Así se acuerda.

**BENEFICIOS POR RETIRO VOLUNTARIO
PARA PERSONAL DE SALUD Y
ENMIENDA DE LEY N° 20.209**

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Proyecto, iniciado en mensaje y en primer trámite constitucional, que extiende la bonificación por retiro voluntario establecida por la ley N° 20.209, crea una bonificación adicional para el personal que indica e introduce modificaciones a la ley N° 20.209, con informes de las Comisiones de Salud y de Hacienda y urgencia calificada de “discusión inmediata”.

—Los antecedentes sobre el proyecto (5922-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En primer trámite, sesión 27ª, en 17 de junio de 2008.

Informes de Comisión:

Salud, sesión 30ª, en 18 de junio de 2008.

Hacienda, sesión 30ª, en 18 de junio de 2008.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- Informo a la Sala que para aprobar la iniciativa se requieren los votos conformes de 21 señores Senadores.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- En votación.

—**Se aprueba la idea de legislar y, no habiéndose formulado indicaciones, el proyecto queda despachado también en particular (22 votos afirmativos), dejándose constancia de que se reunió el quórum constitucional exigido.**

El señor HORVATH.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor HORVATH.- Entiendo que estamos discutiendo el proyecto que extiende la bonificación por retiro voluntario que beneficia al personal de la Salud.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Ya fue aprobado, señor Senador.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- Así es.

La señora MATTHEI.- Efectivamente.

El señor HORVATH.- Antes de que la señora Ministra se retire de la Sala, quiero que me aclare una duda sobre las tasas de recambio: si ello se encuentra dentro de la ley que se está modificando con tanta facilidad.

Se trata de una cuestión no menor que han planteado la FENATS y las organizaciones de funcionarios de los Servicios de Salud.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Si fuera breve, no habría problema.

El señor HORVATH.- Solo deseo saber si se incluye la tasa de recambio del bono pos-

laboral, porque según cual sea el monto -esto es bastante técnico- los trabajadores pierden el derecho al pasar de cierto porcentaje, dependiendo de si pertenecen al INP o a una AFP.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra la señora Ministra.

La señora BARRÍA (Ministra de Salud).- Señor Presidente, debo aclarar que no se pierde absolutamente nada.

El proyecto, por lo demás, cuenta con la aprobación tanto de la FENATS Unitaria como de la CONFENATS, que están absolutamente de acuerdo con su contenido.

Asimismo, la iniciativa no es contradictoria con otra que, según entiendo, se está tramitando también en el Senado: es sumable.

MEDIDAS PARA PALIAR EFECTOS DE ALZA EN PRECIO INTERNACIONAL DEL PETRÓLEO

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que adiciona recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, autoriza una capitalización de ENAP por el monto que indica e introduce modificaciones que señala, con informe de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de “discusión inmediata”.

—**Los antecedentes sobre el proyecto (5902-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 27ª, en 17 de junio de 2008.

Informe de Comisión:

Hacienda, sesión 30ª, en 18 de junio de 2008.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- Los objetivos de la iniciativa son:

1) Incorporar el gas licuado al sistema del Fondo de Estabilización de Precios de Com-

bustibles.

2) Incrementar, a contar del 1° de julio del año en curso, el aludido Fondo en mil millones de dólares.

3) Efectuar, por una sola vez, un aporte extraordinario de capital a la Empresa Nacional del Petróleo por un monto de 250 millones de dólares.

4) Incrementar el porcentaje de reintegro de lo pagado en peajes de las rutas concesionadas por las empresas de transporte público interurbano.

5) Elevar el porcentaje de recuperación del impuesto específico al diésel a que tienen derecho los contribuyentes de transporte de carga, desde un 25 a un 80 por ciento, solo para el período comprendido entre el 1° de julio de este año y el 30 de junio de 2009.

La Comisión de Hacienda aprobó en general el proyecto por 4 votos a favor (de los Senadores señores Escalona, Frei, García y Ominami) y una abstención (de la Senadora señora Matthei).

En cuanto a la discusión en particular, la Comisión aprobó por la unanimidad de sus integrantes las diversas disposiciones del proyecto en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, con excepción del artículo 2°, respecto del cual la Senadora señora Matthei votó en contra.

Cabe hacer presente que en el anexo del informe de la Comisión de Hacienda se consigna el Protocolo de Acuerdo a través del cual los señores Ministros de Hacienda y de Energía se comprometen a enviar, dentro del plazo de 60 días, un proyecto de ley que permita, a partir de mediados del año 2009, mantener el equilibrio necesario en los precios relativos en el mercado nacional entre combustibles a los que se aplica el Fondo y el gas natural licuado.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- En discusión general y particular el proyecto.

Tiene la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, los Senadores de Renovación Nacional concurremos

con nuestros votos a la aprobación de este proyecto de ley tanto en general como en particular.

Lo ideal para nosotros habría sido la disminución del impuesto específico a los combustibles, y más aún, que se le pusiera término definitivamente, porque está generando enormes distorsiones. Y la verdad es que la iniciativa en debate agrega otras.

Cuando uno piensa en un tributo que recauda aproximadamente dos mil millones de dólares al año; cuando, por otro lado, se inyectan al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo mil millones de dólares; cuando se establece por un año una devolución anual de 85 por ciento del impuesto específico al gremio de los camioneros, y cuando se otorgan beneficios al transporte de pasajeros urbano y rural, a taxis y taxis colectivos, al transporte escolar, etcétera, si uno empieza a sumar y restar, llega a la conclusión de que el rendimiento del tributo en comento disminuye significativamente.

¿Por qué votamos a favor si nuestro ideal es que el impuesto específico a los combustibles se termine?

Lo hacemos exclusivamente porque son muchos los economistas que están levantando la voz para manifestar su preocupación por el gasto fiscal: el que significa este proyecto; el que representarán los recursos para el Transantiago en los próximos días, y el generado por una serie de compromisos de largo aliento, entre los cuales los más relevantes son los aportes a la educación y a la reforma previsional.

Si restáramos del Presupuesto los dos mil millones de rendimiento aproximado del impuesto específico a los combustibles sin tener una proposición clara sobre la forma de compensar la falta de esos recursos, podríamos ocasionarle al Fisco un flaco favor; podríamos provocar a las arcas fiscales una situación difícil cuando estamos en momentos económicos de enorme turbulencia.

Nadie habría imaginado jamás que el precio

del barril de petróleo podría llegar a 140 dólares, como ocurre hoy, y que probablemente nos acercaríamos a los 200 dólares, cifra en la que nunca nadie pensó.

Sin embargo, en muy pocos días la situación internacional ha cambiado, y para peor.

Por otro lado, tenemos la reciente alza en las tasas de interés determinada por el Banco Central.

De otra parte, se registra una inflación alta, en gran parte importada, producto precisamente de los altos precios internacionales del petróleo y de muchos alimentos.

Debemos devolverle competitividad a nuestra economía. Y así de claro lo planteó el Instituto Emisor en su último Informe de Política Monetaria cuando sostuvo que gran parte de la competitividad que Chile estaba perdiendo en los mercados internacionales se explicaba por el alto valor de la energía.

Por lo tanto, responsablemente frente al país, e inclusive asumiendo que no es esta la posición más popular y que ella no interpreta los anhelos de la gran mayoría ciudadana, que deseaba en esta oportunidad el término del impuesto específico a los combustibles, nosotros vamos a votar por la inyección de recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo.

Lo hacemos porque va a significar una disminución en los precios del diésel, de la gasolina, de la parafina -rebaja muy importante- y del gas de petróleo.

Lo hacemos, asimismo, porque se han otorgado beneficios sectoriales que alivian la situación de distintos gremios del transporte tanto de pasajeros como de carga.

Lo hacemos porque creemos que esta es, desde el punto de vista fiscal, la medida más responsable en el momento actual de nuestra economía.

Pero también debemos advertir que el país no puede darse el lujo, frente a valores internacionales del petróleo cada vez más altos, de gastar todos los años mil millones de dólares

para subsidiar los precios de los combustibles.

Está todo el debate sobre la diversificación de nuestra matriz energética. Está todo el debate acerca de la inversión que debemos hacer para privilegiar otras fuentes de energía y llevar a cabo las obras necesarias para no ser un país tan dependiente del petróleo. Porque con los precios internacionales existentes, a no dudar, una nación que prácticamente importa todo el petróleo que consume es sobremanera vulnerable.

Señor Presidente, advirtiendo por una parte que consideramos que esa es la solución adecuada para este momento de la economía, sin perder de vista que nuestro objetivo final es que ojalá podamos concordar con el Ejecutivo la derogación o una rebaja sustentable del impuesto específico a los combustibles, y por otra, que el país no puede seguir en esa espiral de gastos, sumamos nuestros votos a la iniciativa que nos ocupa.

—**Pasa a presidir la sesión, en calidad de Presidente accidental, el Senador señor Romero.**

El señor NARANJO.- ¿Me permite una moción de orden, señor Presidente?

El señor ROMERO (Presidente accidental).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor NARANJO.- Pido que se abra la votación.

El señor ROMERO (Presidente accidental).- Si le parece a la Sala, se accederá a la solicitud de Su Señoría.

Acordado.

Por consiguiente, queda cerrado el debate.

En votación general el proyecto.

—**(Durante la votación).**

El señor ROMERO (Presidente accidental).- Tiene la palabra el Honorable señor Frei.

El señor FREI (don Eduardo).- Señor Presidente, ayer por la tarde analizamos en la Comisión de Hacienda este proyecto y hoy lo estamos haciendo en la Sala.

En primer término, debo puntualizar que me parece escasísimo el tiempo disponible

para la tramitación de una materia de tanta importancia: recibimos la iniciativa ayer, a las 18, y ahora la estamos votando.

Sin entrar a la historia del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, que comienza en los años 90 y cuyo establecimiento aprobamos aquí, en esta misma Sala, deseo recordar que el 13 de junio de 2007 se dio en el Senado la segunda cuenta pública de la ENAP.

A partir de ese momento se generó un debate bastante intenso, tanto en las Comisiones de Energía y de Hacienda como en los Comités, acerca de los combustibles.

Para hacer el cuento corto, diré que en diciembre último -si no recuerdo mal- ingresó al Congreso un proyecto destinado a ampliar el referido Fondo en 200 millones de dólares, el cual fue aprobado con la condición de que se rebajara el impuesto específico, lo que sucedió en el mes de marzo, cuando se sancionó la iniciativa vinculada con la gasolina.

Posteriormente, a raíz del debate habido en este Hemiciclo sobre la situación energética en general, a las Comisiones de Hacienda y de Agricultura se les encomendó la misión de elaborar al respecto un conjunto de propuestas, las que se entregaron el 14 de mayo último tanto al Gobierno, representado por el Ministro de Hacienda, como al Banco Central, en la persona de su Vicepresidente.

En este momento nos encontramos analizando, luego de su tramitación en la Cámara de Diputados, el proyecto que adiciona recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo.

Al revisar el texto que ingresó a la Cámara Baja se constata que se le fueron agregando diversas bonificaciones, rebajas, en fin.

Así, primero se otorgó en el caso de los camioneros una disminución real del impuesto específico (todos sabemos cómo se gestó). Y a ello se incorporaron los buses interprovinciales.

Luego, durante el debate habido en la Cá-

mara de Diputados se agregaron la parafina y el gas licuado.

En los últimos días, tras las negociaciones sostenidas por el Ministerio de Transportes, se sumaron los taxis colectivos, los buses urbanos, el transporte escolar.

Finalmente, ayer por la tarde y esta mañana, durante las sesiones de la Comisión de Hacienda, los Ministros de Hacienda y de Energía y los miembros de dicho órgano técnico firmaron un protocolo de acuerdo para la incorporación del gas natural licuado, debido a su relevancia y a las repercusiones de las grandes inversiones involucradas.

En fin, hemos asistido a la discusión de un proyecto de gran magnitud -por eso al comenzar mi intervención di mi parecer sobre su análisis en solo 24 horas-, con todos los cambios que se le han introducido, especialmente en la Cámara de Diputados, y con las implicancias de cada uno de los acuerdos sectoriales adoptados.

Sobre el particular, reitero la posición del Senado, aprobada unánimemente: rebajar el impuesto específico. Esa ha sido la tesis fundamental.

Cuando elaboramos la propuesta, discutimos varios puntos, incluido el relativo al impuesto al valor agregado. No lo consignamos en el acuerdo de la Cámara Alta porque fuimos bien precisos en el sentido de que solo íbamos a incorporar las materias en que existiera consenso.

Ese aspecto fue largamente discutido. Y una de las razones que se adujeron para no incluir lo concerniente al IVA fue la de que, en nuestra opinión, los impuestos deben estar directamente relacionados con materias y no con sectores, a fin de que no se produzcan distorsiones ni discriminaciones.

Ahora, aún no tenemos forma de comprender y evaluar las implicaciones de los acuerdos en cada uno de los sectores considerados en el proyecto.

Estamos aprobando -como lo hemos hecho

varias veces- un aumento en el Fondo de Estabilización sin saber exactamente cuál será su futuro. Si, tal como se estima en los mercados internacionales, el precio de los combustibles continúa incrementándose, dicho mecanismo seguirá siendo un subsidio.

El referido Fondo nació para enfrentar cambios bruscos, pero no fue diseñado como un subsidio permanente como el que parece surgir en este momento.

Lógicamente, rescato que muchos de los acuerdos alcanzados constituyen ventajas importantes para algunos sectores. Sin embargo, otros no van a tener la oportunidad de aprovechar las distorsiones o discriminaciones introducidas respecto de aquellos.

Por eso, siempre hemos planteado que habríamos preferido centrar el debate en el impuesto específico.

Como ya señalé, hace algunos meses aprobamos un aumento de 200 millones de dólares. La pregunta es cuánto tiempo se va a mantener el de ahora.

Por consiguiente, la discusión sobre el impuesto específico sigue vigente.

Ayer lo debatimos con el Ministro de Hacienda sobre la base de las declaraciones formuladas por el Gobierno -se halla aquí el titular del Interior- en cuanto a seguir analizando el punto y determinar cuál será el compromiso real.

Sobre la materia no tenemos una opinión definida. Y, ya que se encuentra en la Sala el Ministro de Hacienda, nos gustaría que aclarara ese aspecto en el curso del debate. Porque, de acuerdo con la información de que disponemos todos, habría una presentación a la Comisión de Hacienda para analizar la rebaja del impuestos específico.

La Cámara de Diputados ha sido convocada para discutir lo concerniente a los impuestos en general.

En la Comisión de Hacienda hemos hablado exclusivamente del impuesto específico a los combustibles. No hemos abierto la caja de

Pandora de todo el sistema tributario, porque estimamos que en este momento, sobre todo considerando la situación económica internacional en general, ello resultaría muy complicado. Además, en vista de que este año y el próximo se celebrarán elecciones, la materia será abordada por el Gobierno siguiente.

En todo caso, reitero que mantenemos el acuerdo unánime del Senado en orden a preferir una rebaja del impuesto específico por sobre esta cadena de beneficios derivados de las presiones de distintos sectores. No sabemos exactamente qué implicancias tendrán en el futuro, ni tampoco cuáles cambios pueden seguir registrándose o cómo se afectará a los diversos grupos, sobre todo a los que quedaron fuera de las ganancias obtenidas gracias a las movilizaciones llevadas a cabo o a la suscripción de diversos acuerdos.

Por último, repito que nos interesa saber exactamente en qué consistirá el compromiso de seguir analizando lo concerniente a la rebaja del impuesto específico; si en ello nos corresponderá asumir una función determinada -por así decirlo-; si solo se trata de una voluntad general que podríamos manifestar en los próximos días a través de la suscripción de un protocolo de acuerdo para enfrentar este asunto a futuro -así como lo hicimos respecto del gas natural-, o si, sencillamente, nos olvidamos de esta materia momentáneamente y seguimos otro camino, lo cual con seguridad nos llevará a tener que seguir suplementando el Fondo de Estabilización.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- En este momento ha llegado a la Mesa una solicitud de permiso constitucional formulada por el Senador señor García para ausentarse del país a contar del 21 del mes en curso.

—Se accede.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Letelier.

El señor LETELIER.- Señor Presidente, el proyecto que apunta a reforzar el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo es muy importante.

Inyectar mil millones de dólares para tal propósito y autorizar un proceso de capitalización en la ENAP es posible gracias a un manejo responsable de los recursos públicos.

Esa acción evita que las familias de todos los sectores del país sufran un impacto más violento que el ya provocado por el alza de los precios del petróleo en los mercados internacionales.

Ese instrumento, que se ha ido perfeccionando a lo largo del tiempo y que se hace cada vez más transparente, va a permitir en términos prácticos que sean más bajos los precios al consumidor -y ello es muy significativo- de la bencina y del diésel. Y también se ha incorporado, producto de una gestión importante en la Cámara de Diputados -es preciso ser honesto con la historia, aunque los medios de comunicación no siempre la recojan-, el gas licuado de petróleo (GLP) y la parafina como nuevos elementos del Fondo de Estabilización. Ello, para proporcionar un alivio, de forma especial -reitero que fue un esfuerzo de todos los Diputados-, por el aumento de precios.

Sin duda, a la par con el proyecto que nos ocupa, ha tenido lugar un debate.

En el marco de la iniciativa, cabe preguntarse si se pueden hacer más cosas, como lo planteó el Senador señor Frei en un momento, existiendo un acuerdo para analizar en el futuro los impuestos específicos.

Lo que sí deseo destacar es cómo en el texto se establece la voluntad política del Ejecutivo, ante el aumento de costos, de darles una mano a los camioneros, fijando un incremento del porcentaje de impuesto específico que podrán recuperar; como asimismo a los buses inter-

provinciales, ya que se eleva el porcentaje de reembolso por concepto de pago de peajes.

Me habría gustado que los vehículos de alquiler hubieran resultado favorecidos con un monto superior a las cuatro unidades tributarias mensuales. La verdad es que para muchos de los trabajadores del sector ello resulta bastante insuficiente, sobre la base de la competencia que deben enfrentar y del rol que cumplen, en especial en el caso de los taxis colectivos en Regiones, donde la situación, en términos de costos, es distinta a la existente en Santiago.

No obstante, el proyecto significa una contribución.

Debo señalar que aún queda una tarea pendiente. Por primera vez, se extiende la lógica de estos beneficios hasta el transporte escolar, con un aporte menor pero muy relevante.

De la misma forma, se incluye a los buses de transporte rural organizados tanto en CONABUS como en FENABUS.

Pienso que se ha demostrado una voluntad política en el país para abordar un aumento de costos que no depende de los chilenos, pero se quiere usar los recursos públicos de una forma consciente.

Y ayer se suscitó un debate -quiero solamente enunciarlo- acerca de si estamos ante un fondo de estabilización de precios o un fondo de subsidio. Cualquiera que sea la conclusión -y no cabe duda de que, en el ciclo de alzas de precios, la medida termina siendo un beneficio para el consumidor-, nos hallamos ante una acción importante, un proceso de redistribución de los ingresos, y se alivia la carga.

Me hubiese gustado ver un proceso de negociación distinto con relación a los vehículos de alquiler, tanto colectivos como taxis, transporte escolar y buses urbanos y rurales, ya que, en algunos casos, el aumento de costos va más allá de lo que refleja la iniciativa.

Por último, señor Presidente, existe un principio de acuerdo para estudiar cómo podemos abordar la estructura de los impuestos vigentes en el área del transporte; cómo realizar un de-

bate de mayor envergadura.

Entiendo que contamos con el compromiso del Ejecutivo en el sentido de avanzar en esa dirección en el próximo tiempo, de poder estudiar alternativas, con la voluntad de hacerlo de una manera que contemple compensaciones. Estas últimas, en el caso del Fisco, se plantean al presentarse dificultades de recaudación, de ingreso, lo que no ocurre hoy. Pero la economía nacional, la economía familiar, la economía regional, necesitan esta inyección de recursos y tanto el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles como las medidas que se toman en apoyo de los sectores del transporte.

Para quienes mantenemos una relación con los diferentes gremios, entendemos que viven circunstancias tremendamente complejas.

No entraré a la situación de los camioneros, que enfrentan grandes dificultades con los operadores de carga, donde se les plantea una “caja negra” o una cuestión muy difícil, que va a durar, eso sí, más allá de la estructura de impuestos y de costos de los derivados del petróleo.

Sin embargo, respecto de otros sectores del transporte -taxis colectivos, vehículos de traslado de escolares, buses interprovinciales-, debemos abordar el problema del incremento de costos estructurales que han sufrido y el hecho de que necesitamos buscar mecanismos de compensación más permanentes.

Votaré a favor.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- En este momento ha llegado a la Mesa una nota mediante la cual el Honorable señor Núñez solicita permiso constitucional para ausentarse del país a contar del 21 de junio en curso.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, se otorgará.

—Así se acuerda.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Solicito el asentimiento de la Sala para que me reemplace en la Testera el Senador señor Romero, por unos minutos.

Acordado.

—Pasa a presidir la sesión el Senador señor Romero, en calidad de Presidente accidental.

El señor ROMERO (Presidente accidental).- Tiene la palabra el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.- Señor Presidente, frente al proyecto en debate, debo consignar que nosotros hemos mantenido una posición invariable, durante muchos años, en cuanto a que, dados los altos precios del petróleo, no nos parece justificado mantener el impuesto específico a los combustibles.

Los ingresos fiscales, con motivo del aumento de valor del producto, son cuantiosos, ya que si bien el referido tributo es fijo y se encuentra determinado fundamentalmente por el nivel de consumo, el cual no varía, el impuesto al valor agregado es variable y se incrementa en función del alza de precios de los combustibles.

Hemos planteado que lo más correcto es eliminar el impuesto específico a estos últimos o, en su defecto, establecer un tributo variable que opere como un nivelador de precios, es decir, que desaparezca cuando el precio internacional del petróleo suba mucho y que se restablezca cuando baje, cosa que no se ve probable en el futuro.

Asimismo, creemos que se presenta una distorsión, por cuanto el impuesto específico a los combustibles orientó en forma “no natural” -llamémosla así- el ingreso al país de vehículos con motores diésel, que producen efectos laterales negativos como la contaminación.

De este modo, pensamos que una solución definitiva y permanente consiste en la disminución del tributo, medida que, además, produce un efecto económico que no es posible

soslayar. Al reducirse los ingresos fiscales, el Gobierno, si se resuelve mantener la regla estructural vigente, debe bajar gastos en otras áreas. Ello resulta muy importante, pues no me cabe la menor duda de que el aumento del gasto público está presionando fuertemente la tasa de inflación.

La fórmula de mantener el impuesto específico supone que se conserva el nivel de ingreso. Y, como el Fondo de Estabilización no opera como gasto, se mantiene también el nivel de gasto público, agregándose mil millones de dólares asimismo como gasto público, de manera que no nos quejemos después si la inflación se nos va de las manos. Resulta que hoy día, como ya se ha dicho, los sectores más pobres están afectados por una tasa inflacionaria alta.

Por eso, señor Presidente, hemos adoptado la posición de votar en contra de la idea de legislar, para así manifestar nuestro criterio en cuanto a la forma como debiera manejarse el problema.

No obstante lo anterior, y tal como lo hicieron los Diputados de nuestro partido, en la votación particular apoyaremos las distintas normas del proyecto, ya que si no se logra el propósito de rebajar o eliminar el impuesto específico a los combustibles, no nos queda otra que respaldar, como una segunda opción, los distintos beneficios que se disponen.

Por lo tanto, anuncio que votaré en contra de la idea de legislar, y en particular, a favor.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Señor Senador, estamos votando en general y en particular a la vez.

El señor NOVOA.- No es posible, señor Presidente. No podemos tener el mismo voto...

El señor LARRAÍN.- Es necesario pronunciarse primero en general.

El señor NOVOA.- Así es. Y después en particular.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Me pareció que cuando salí de la Sala había tenido lugar la aprobación.

Pero entiendo que Su Señoría quiere dar un mensaje y que va a aprobar de todas maneras el texto en particular.

El señor LARRAÍN.- ¡Son votaciones distintas, señor Presidente! Es preciso separar la votación.

El señor NAVARRO.- ¡Da un poco lo mismo...!

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, estamos en votación y es poco el tiempo de que disponemos, así que voy a tratar de ir directo al grano.

En primer término, estimo que el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo es un instrumento que hasta el momento ha operado con algún grado de eficacia, que ayuda a paliar la situación actual, aunque es claramente insuficiente.

Me parece positivo que se hayan incorporado algunos beneficios que aumentan la rebaja del kerosene para los meses más duros, más complicados, que son los de invierno, y que se haya agregado el gas natural licuado.

Creo que el proyecto también ayuda a algunos sectores específicos, sobre todo al transporte de carga y de pasajeros -no voy a entrar en eso-, pero, francamente, como aquí se ha dicho, estamos eludiendo el tema más de fondo, que tiene que ver con la estructura de los impuestos a los combustibles. Hoy día se paga impuesto específico por ellos y, como es obvio, también el IVA, lo cual hace que los precios sean para los usuarios muchísimo más altos de lo que debieran ser conforme al valor internacional del petróleo. En mi opinión, eso es lo que tendríamos que estar discutiendo ahora, no el Fondo de Estabilización.

Por lo demás, este es un debate a nivel del país. Se planteó en la Cámara.

Derechamente, nosotros somos partidarios de eliminar o rebajar el impuesto específico, porque entendemos que es la única forma de cumplir el objetivo de lograr precios más bajos

para los usuarios. Y estoy hablando de todos ellos: los industriales, los transportistas, los ciudadanos comunes y corrientes, que todos los días deben adquirir bencina. Y me refiero, sobre todo, a aquellos que no tienen ninguna posibilidad de recuperar el impuesto específico. Esa es una de las razones por las cuales estimamos fundamental encarar la cuestión de los impuestos.

En segundo término -aquí lo dijo el Senador señor Frei con toda claridad-, la medida directa de la rebaja o la eliminación del impuesto específico termina también con las discriminaciones existentes con respecto a ese tributo y la capacidad de recuperación. Eso es mucho más limpio, más transparente, y acaba con las odiosidades, con las diferencias, con la falta de claridad en relación con algunos sectores: unos descuentan peajes, otros pueden recuperar en el caso del petróleo y algunos se benefician en cuanto a la patente. Ya los niveles de negociación con cada gremio en particular hacen que sea francamente ininteligible la forma como está estructurado el sistema tributario.

Por ello, nos parecía fundamental buscar un camino, alguna instancia, o conformar un equipo que diera la señal política de que vamos a ir a una revisión de la estructura impositiva de los combustibles. Y eso es lo que le señalamos al Gobierno, porque no quisimos condicionar a esa discusión el voto respecto del proyecto. Le propusimos al Jefe del Gabinete que se constituyera un equipo especial, desde el nivel político -expusimos que podían ser los miembros de la Comisión de Hacienda del Senado, con los técnicos del Ministerio del ramo-, para que, en un plazo no mayor a 30 días, elaborara una propuesta técnica que significara una revisión de los impuestos. Ello, como es lógico, sobre la base de mantener los equilibrios tributarios en los niveles planteados, a diferencia de la situación actual, en que se registra un incremento enorme de los ingresos del Fisco por el aumento de los precios del petróleo y no existe ningún beneficio para los usuarios, salvo lo

que representa el Fondo de Estabilización.

Francamente, la propuesta que ha hecho el Ministro de Hacienda no satisface a nuestra bancada. El que se plantee la posibilidad de efectuar un estudio técnico durante 60 ó 90 días, que después a lo mejor se entregará a la Comisión de Hacienda, para, a partir de ahí, iniciar un debate, me parece que no da al país la señal de que vamos a buscar derechamente mecanismos o instrumentos que permitan abaratar el costo de los combustibles para los ciudadanos comunes y corrientes.

Creo que no caben dilaciones. No se puede seguir con evasivas, con tramitaciones. Porque, a la larga, eso solo consigue generar más desconfianza de la que ya tenemos respecto de la forma como el Ministerio de Hacienda encara la situación.

El que hoy día el Ministro de Hacienda tenga los votos para sacar adelante el proyecto no significa que vaya a contar con respaldo para las iniciativas de más largo aliento y para poder trabajar de común acuerdo el Senado -y sobre todo quienes somos parlamentarios de Gobierno- y el Ministerio, a efectos de ver qué hacemos más adelante. Porque no se puede estar pensando solo en cómo aprobar un proyecto específico, sin reconocer que existe la necesidad de realizar un debate sobre el tema de fondo, que es el de los impuestos.

Al respecto, hemos hecho una propuesta sobre la cual cabe una aproximación. Es muy sencilla, de toda lógica: en la medida en que el petróleo suba de precio, se rebaja o, lisa y llanamente, se elimina el impuesto, y si aquel baja, este se mantiene. No constituye ninguna novedad. Esa medida, por lo demás, también se está implementando en otros países que viven situaciones similares a las nuestras o incluso peores. En Francia están operando con un sistema exactamente en estos términos, que significa una suerte de escala móvil, lo cual es de toda lógica, porque, por un lado, permite mantener los equilibrios tributarios -o sea, el Fisco recibe los ingresos que ya tiene compro-

metidos- y, por otro, cuando el precio sube de manera desmesurada -y todo indica que va a alzas mayores-, lo natural es que eso se pueda traspasar en beneficios a los ciudadanos, que, en el caso de Chile, están pagando 100, 150 pesos por concepto de impuesto.

Y estoy hablando solo del impuesto específico, no del IVA, que también es una materia perfectamente posible de abordar.

Estimo que debemos proceder a la brevedad, con urgencia, en lugar de estar funcionando sobre la base de presiones de gremios, de sectores, o cuando ya el agua, lisa y llanamente, nos llega hasta el cuello.

A mi juicio, lo que ha pedido el Presidente de la Comisión de Hacienda -que se emita una señal clara de parte del Ministerio para constituir rápidamente el equipo de trabajo, que en 30 días podamos tener un informe y que sea la Comisión de Hacienda la que canalice la propuesta- es lo razonable, lo adecuado desde un punto de vista político.

Votaré a favor.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, todas las actividades requieren estabilidad en las reglas de juego y, en particular, que se apliquen políticas no discriminatorias.

Nosotros pensamos que en Chile no existe un mercado transparente de los combustibles, ni tampoco una política nacional del transporte -el tema lo analizamos en la mañana de hoy, cuando se trató la crisis energética-, y, en mi opinión, eso es extraordinariamente serio y grave.

Porque, cuando no hay estabilidad en las reglas del juego, los operadores económicos, aquellos que son actores y que tienen un compromiso con la sociedad, no saben cómo definir sus tarifas ni cómo anticiparse a lo que ocurrirá en el futuro inmediato. Al tener lugar, de una semana a otra, un cambio demasiado drástico, violento, que atenta en contra de su propia actividad, no pueden, al pedirse presupuestos,

responder con seriedad a esa solicitud. Porque, en definitiva, tiene lugar una variación constante y una política que he denominado “de parche”, que afecta a toda una actividad.

Creemos que el Fondo de Estabilización no es la panacea. No dudo de su intencionalidad, ya que resuelve algunos problemas de corto plazo, sobre todo respecto de sectores de menores ingresos -es el caso de la parafina, del gas licuado y, probablemente, a mediados del próximo año, del gas natural-, pero lo que hoy día se precisa es la eliminación o la rebaja sustantiva del impuesto específico a los combustibles, tal como lo hemos venido expresando, en forma transversal, desde esta Corporación.

Hemos sido testigos de cómo los distintos sectores de la actividad han tenido que desfilar en el Ministerio de Transportes para conseguir una solución que no es tal, sino, simplemente, como la he denominado, un “parche curita”, que no resuelve el tema de fondo.

El impuesto específico fue creado durante la década de los ochenta con un objetivo muy preciso, el cual ya fue superado en el tiempo. Hoy se pagan permisos de circulación, peajes por uso de vías concesionadas, impuesto al valor agregado. Por tanto, existe toda una estructura que hace que el propósito tenido en vista al crear aquel tributo esté totalmente cumplido.

En un país que consagra en su Constitución la igualdad ante la ley, no es posible que tengamos que advertir permanentemente, dependiendo de cómo viene la mano, que se está entregando un parche a cada uno de esos sectores. En mi opinión, ellos no se merecen el trato que se les está dando.

Siento que nos encontramos ante una definición demasiado importante.

Nosotros votaremos a favor del proyecto que adiciona recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, pero no estamos contentos, y menos satisfechos, con lo que hoy está haciendo el país en este ámbito.

Exigimos que se vaya al fondo del proble-

ma: se debe terminar con el impuesto específico, porque ya no responde a lo que en su origen se planteó. Y hay miles de chilenos que se ven afectados por esta situación.

Sin duda el Ministerio de Hacienda considera que este es un tremendo elemento de recaudación. ¡Por Dios, cómo no, si todos los días el Estado recibe por este concepto mucho más de lo que se está inyectando hoy al Fondo!

Pienso que estamos siendo injustos con los chilenos, particularmente con los de Regiones. Al parecer aquí, señor Ministro, hay dos tipos de chilenos: los de la Región Metropolitana y los del resto del país. Yo quiero hablar en nombre de estos últimos.

Ellos ven que quienes habitan en Santiago reciben un subsidio, una bonificación al transporte a través del famoso Transantiago. La gente en Regiones percibe esta discriminación y observa, con angustia, que a quienes trabajan en el sector del transporte también se les da un trato discriminatorio respecto de sus actividades.

En consecuencia, señor Presidente, voto a favor de la iniciativa que agrega recursos a este Fondo de Estabilización. Pero hago presente al señor Ministro que está pendiente el tema de fondo. Pienso que el Senado en los próximos días hará lo que corresponda para poner en el debate un asunto que merece una cirugía mayor y no parches curita.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra, para fundar el voto, la Honorable señora Matthei.

La señora MATTHEI.- Señor Presidente, quiero relatar algo que ha sucedido en la Cuarta Región con respecto al tema de los combustibles.

Como todos sabemos, el impuesto específico al diésel ha sido mucho menor que el aplicado a las gasolinas. Por ese motivo, en la Región de Coquimbo, taxistas dueños de autos con motor de gasolina se dieron cuenta de que no podían competir contra vehículos que funcionaban con diésel. Como solución, se fueron

a Iquique; reemplazaron los motores bencineros por petroleros usados, y circularon durante un par de meses hasta la revisión técnica. Pero, por haber cambiado los motores, dicha revisión les fue rechazada.

¿Por qué pongo este ejemplo? Porque cuando una persona decide emprender, obviamente va a enfrentar riesgos. El producto que va a fabricar o vender puede subir o bajar de precio; puede estar a la moda o dejar de estarlo. Esos son riesgos propios del emprendimiento.

El problema se produce cuando los empresarios enfrentan riesgos que no son los normales de su negocio, sino que básicamente derivan de decisiones de la autoridad. En este caso, lo que todos nosotros establecimos fue un impuesto menor al diésel que a la gasolina, por diversas razones. Por tanto, a los dueños de taxis con motor de gasolina nosotros los hicimos perder como en la guerra. Fue por una decisión nuestra, no por un riesgo propio del mercado.

En general, los economistas preferimos que todos los tributos se apliquen por igual. Por eso el IVA es parejo, a pesar de que muchos creen que este gravamen debe ser menor en algunos productos, como el pan, los libros, etcétera.

Al final las reglas parejas aparentemente son mucho mejores, porque en el fondo protegen a los consumidores, a los empresarios y a todos los agentes económicos de las decisiones arbitrarias de la autoridad.

La verdad es que tanto los impuestos específicos a los combustibles, como el Fondo de Estabilización, así como las diversas formas de devolver estos tributos, crean problemas.

Por ejemplo, un camionero que no forma parte de una gran industria, sino que tiene una pyme, debe pagar el impuesto específico. Sin embargo, todos sabemos que hay flotas de camiones ligadas a empresas que no pagan por este tributo. Y estas les traspasan el petróleo sin el impuesto a aquellas.

Todas esas cosas hacen que la gente que ha emprendido pierda sus inversiones o se vea en

serias dificultades en su accionar con la competencia.

Por eso, la UDI prefiere que, en vez de potenciar el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, se rebajen -ojalá se eliminaran- los impuestos específicos. Porque, como digo, las distorsiones que se producen causan mucho malestar.

En el caso referido, los camioneros y los dueños de buses recibirán beneficios. Pero otros sectores no obtendrán ninguno, como el gremio de los buses de turismo, que anduvo por aquí. Dicha agrupación reclama: “Nosotros tenemos que competir contra los que tienen beneficios. ¡Cómo hacemos eso, si unos son favorecidos y otros no!”.

Ese tipo de discriminación se provoca cada vez que se dictan reglas que no son parejas para todos los sectores.

La UDI, señor Presidente, votará en contra de la idea de legislar. Yo me voy a abstener. ¿Por qué? Porque, aun cuando reconozco que en esta materia se da un problema muy complicado de distorsiones, también tengo claro que se origina otro de recaudación fiscal, que no es menor.

Esa es la única razón por la cual me abstendré de votar.

Para el futuro se prevén nubarrones en la economía nacional e internacional; por tanto, en este momento se debe tratar de resguardar la recaudación fiscal.

Durante años he venido diciendo -quiero decirlo de manera muy clara- que todos estos impuestos causan distorsiones que afectan a grupos de personas, de empresarios y de consumidores.

Hago presente, además, que a la Comisión le preocupó profundamente que tales distorsiones puedan afectar, por ejemplo, las enormes inversiones que se están efectuando en la instalación del gas natural licuado.

En ese sentido, me alegra mucho el acuerdo a que se llegó entre todos los Senadores de la Comisión de Hacienda y el Ejecutivo, en el

sentido de enviar al Congreso, dentro de 60 días, un proyecto de ley que asegure que no se producirán distorsiones en los precios relativos de los distintos combustibles. Pese a ello, persistirán otro tipo de distorsiones, como la que se origina entre grupos de usuarios. Por desgracia, no podemos hacer más.

Por eso, me abstengo en la votación general. Si se aprueba la idea de legislar, anuncio que votaré a favor de todo en particular, salvo de lo relativo a la capitalización de ENAP, que discutiremos en su minuto.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Orpis.

El señor ORPIS.- Señor Presidente, voto en contra del proyecto en estudio, porque no comparto el enfoque dado a este problema.

Entiendo que la filosofía del Fondo de Estabilización es tratar de evitar las distorsiones transitorias que se producen en el mercado internacional respecto del precio de los combustibles. Pero estamos hablando de situaciones transitorias.

Por lo tanto, a contrario sensu, ante problemas permanentes, deben existir soluciones permanentes. Hay completa unanimidad en que el alto valor de los combustibles llegó para quedarse. Y tal problema no es de ahora, sino de hace bastante tiempo.

Sin embargo, con esta iniciativa, estamos abordando una situación permanente con un enfoque de carácter transitorio. Por eso, no comparto esta aproximación sobre la materia.

A través de distintos medios de comunicación se ha señalado que Chile debe sincerar el precio de los combustibles a nivel interno. Y estoy de acuerdo con ese concepto. Pero, para que eso sea efectivo, primero hay que enmendar otras cuestiones complementarias, como el impuesto específico.

¿Por qué nace dicho gravamen? Surge como consecuencia de un terremoto en Chile. En su inicio, constituía un pequeño porcentaje y después fue aumentando para efectos de recaudación tributaria.

En la actualidad, un porcentaje alto del precio final de los combustibles obedece al aspecto tributario: entre el IVA y el impuesto específico.

Considerando que hoy existe un superávit fiscal, es el minuto preciso, si se busca sincerar esta materia, para disminuir el tributo específico. De esa manera nos acercaremos a los precios internacionales.

Cuando los precios de los combustibles estuvieron bajos, por efecto recaudatorio se aumentó progresivamente el porcentaje de ese impuesto. Bueno, ahora debiera ser al revés: con precios elevados a nivel mundial, lo lógico es rebajar el gravamen para que no nos afecte de manera intensa la situación actual.

Señor Presidente, habrá que hacer una nueva discusión cuando se acaben los mil millones de dólares que se están adicionando al Fondo, porque, evidentemente, los precios altos llegaron para quedarse.

En consecuencia, manifiesto mi diferencia más radical con esta propuesta. Ante problemas permanentes se está planteando no una solución permanente, sino una transitoria. Por tanto, estaremos discutiendo constantemente sobre la cantidad de recursos que se deben inyectar al Fondo o sobre cuándo este se va a acabar, en circunstancias de que es preferible sincerar el tema definitivamente y bajar de manera radical el impuesto específico a los combustibles.

Por esas razones, voto en contra del proyecto.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Ominami.

El señor OMINAMI.- Señor Presidente, me pronuncio a favor de la iniciativa, tal como lo hice en la Comisión de Hacienda.

Considero que constituye una respuesta a una grave contingencia que vive la economía mundial, la cual repercute fuertemente en un país como el nuestro, tan dependiente del abastecimiento internacional de petróleo.

Coincido con lo que han dicho muchos se-

ñores Senadores en el sentido de que esta es una solución imperfecta.

En todo caso, pienso que hoy en el mundo no hay respuestas perfectas a esta situación. Quien haga juicios totalmente perentorios respecto del escenario energético, a mi juicio, tendrá muchas probabilidades de equivocarse. De hecho, lo único que está establecido con claridad en este campo es que se trata de un escenario esencialmente incierto.

Es efectivo que pocos previeron que el precio del petróleo, en un lapso tan corto, podía llegar a los niveles en que se encuentra hoy día: 140 dólares el barril.

Pero no es menos cierto que en el mundo se han producido fenómenos que apuntan en un sentido contrario. Nadie puede afirmar exactamente qué va a ocurrir con los nuevos descubrimientos, con las nuevas tecnologías de prospección, con las nuevas fuentes de energía. A raíz del alto precio del petróleo, otras alternativas podrían comenzar a ser competitivas. Por lo tanto, el escenario energético puede variar muy sustancialmente.

Soy de las personas que piensan -en términos generales e independiente de lo que vaya a ocurrir- que existen factores que hacen deseable que se mantengan altos los precios de los combustibles y, en particular para un país como el nuestro, del petróleo, que es un bien del que no disponemos.

Resulta positivo que se entregue una señal correcta que refleje la escasez de determinado recurso. Ello favorece a los países en desarrollo productores de petróleo, pues mejora sus términos de intercambio comercial.

Es bueno que se transite a una economía muy distinta de la que vivimos durante la mayor parte del siglo XX, cuando los precios de las materias primas permanentemente se depreciaban en beneficio de los bienes industriales.

Reitero: las naciones emergentes que exportan petróleo podrán mejorar sus condiciones de intercambio.

Además, que los precios se mantengan altos resulta positivo para que países como el nuestro se incentiven a desarrollar fuentes alternativas de energía. Si no, viviremos instalados en la dependencia respecto del crudo.

Ahora, más allá de esta discusión, que es muy compleja, quiero rescatar el espíritu de este Fondo, que se creó a principios de los noventa para enfrentar la crisis del golfo Pérsico. Aquel busca estabilizar los precios y no subsidiarlos.

Es importante tener presente esa idea.

En verdad, durante el último tiempo el Fondo ha funcionado básicamente como un subsidio. De ahí surge un conjunto considerable de interrogaciones.

Yo no sería partidario de mantener de forma permanente funcionando como subsidiador un instrumento llamado a estabilizar. Pienso que más temprano que tarde habrá que sincerar esa discusión.

Advierto que el Fondo que hoy día se está refinanciando con una significativa cantidad de dinero (mil millones de dólares) expira legalmente a mediados del año 2010. Por tanto, si la actual situación energética se mantiene y los recursos alcanzan para esa fecha, se nos viene una discusión muy compleja en un tiempo más. A mi juicio, nadie está en condiciones hoy de entregar una respuesta mínimamente razonable sobre el panorama futuro.

Si bien se observa gran incertidumbre en el mediano plazo, está claro que, en el corto, se producirá un impacto muy negativo en la economía nacional. Esta situación implica un *shock* fuerte para los productores y para los consumidores. Desde ese punto de vista, soy partidario de tratar de atenuar ese *shock* buscando distintas maneras de solución.

Y una de ellas es el refinanciamiento del Fondo de Estabilización.

Por otra parte, también hay que analizar la estructura tributaria que está detrás de esto. Hace mucho tiempo que vengo planteando que no me parece correcto que allí donde el

país se empobrece, donde los consumidores experimentan un *shock* negativo, donde los productores deben competir con estructuras de costos, donde el precio del petróleo pesa cada vez más fuerte, el Estado continúe haciendo un negocio tributario.

Se debe revisar este asunto.

Hay gente que sostiene que no es tan claro que exista tal negocio. Desde ese punto de vista, debiéramos convenir la realización de un estudio completo que nos permita saber exactamente cuáles han sido los impactos tributarios de las evoluciones de los precios del petróleo, y establecer el compromiso de que el Estado no lucrará con la desgracia del conjunto de la nación, y de que no habrá negocio tributario.

Desde esa perspectiva, la conclusión debería ser respaldar el planteamiento de constituir, en la Comisión de Hacienda o donde la Sala estime conveniente, un grupo de trabajo que en un plazo razonable -60 ó 90 días- pueda entregarnos luces para tomar decisiones más de fondo acerca del problema.

Voto a favor de este proyecto, señor Presidente.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Larraín.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, a decir verdad, hay algo que no entiendo de las argumentaciones dadas por numerosos señores Senadores.

Se observa bastante consenso en que la fórmula planteada por el Gobierno en esta materia es mala, puesto que el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo ha tenido, en su génesis y constitución jurídica, una finalidad determinada: evitar las fluctuaciones de los precios, la volatilidad que tiene este mercado.

Si aquel operara realmente con ese objetivo, no se terminarían sus recursos, porque posee el mecanismo de subir o bajar según la evolución de los precios. Sin embargo, el Fondo se ha agotado varias veces.

Por lo tanto, el sistema no estabiliza los precios de los combustibles, sino que los subsidia, a través de esta fórmula.

Hace pocos meses inyectamos al Fondo más de 200 millones de dólares, que ya se fueron. Ahora le adicionaremos 1.000 millones, los que también se irán. Y el problema de fondo no se va a resolver.

Por otro lado, el Fisco aprovecha esa circunstancia para hacerse rico. ¿Por qué lo digo? Porque si uno examina los ingresos, tanto por recaudación de impuesto específico como de IVA a los combustibles, observa que las cifras son gigantescas. Y, según las proyecciones para 2008, la suma por ambos conceptos llegará casi a 5 mil millones de dólares (1.800 millones el primero y 3.100 millones el segundo). O sea, más de tres veces lo que se recaudaba hace tres años.

¿Y quiénes pagan tales tributos? Los chilenos: la clase media, la gente humilde, todos.

Reitero que el Fisco se está aprovechando del alza en el precio del petróleo. Esa es la verdad. Por lo tanto, se requiere tomar medidas para solucionar el problema. Y la única factible consiste en revisar la estructura tributaria, que es la vía mediante la cual se está enriqueciendo el Erario.

El Fondo es una mala fórmula. Si no resolvió el problema en el pasado, ¿por qué lo va a hacer ahora o en el futuro? Y si existe consenso entre Senadores de diferentes bancadas, ¿por qué el Gobierno insiste en dicha fórmula y no adopta la únicamente correcta, que puede zanjarse de raíz el asunto?

Señor Presidente, me cuesta entender esta situación. Los economistas siempre aducen buenas razones para realizar diversas cosas, pero para el sentido común no tienen justificación.

El señor OMINAMI.- ¡Igual que los abogados!

El señor LARRAÍN.- Bueno, los abogados somos modestos gasfiteros, como nos han calificado en alguna oportunidad. Sin embargo,

tenemos algo que a veces les falla a los economistas: sentido común. Tratamos de entender a la gente; de explicar lo que ella quiere y de traducirlo, modestamente, en soluciones concretas.

En la materia en análisis no se proponen soluciones definidas; solo se dan explicaciones. Es decir, hay insensibilidad, porque el Gobierno se limita a anunciar que próximamente estudiará la estructura tributaria de los combustibles.

Esa no es la forma adecuada para resolver los problemas. Es una mala manera de gobernar. Y por ello, señor Presidente, no podemos votar a favor del proyecto.

Nosotros queremos forzar al Ejecutivo a que busque soluciones de fondo; a que piense en la gente común y no tome medidas que al final benefician a algunos sectores. Hace poco los camioneros bloquearon caminos, debido a una situación injusta que les afectaba. Y se les ofreció un buen arreglo.

Pero se trata de la teoría del salame: cortar por sectores. ¿Por qué no se entregan soluciones de fondo para todos? Estas son las que nosotros propiciamos.

Por eso, señor Presidente, votaremos en contra de la iniciativa.

Esperamos que de una vez por todas se aborden los conflictos desde la raíz y no se busquen subsidios solapados que en definitiva solo los disimulan. Además, no son positivos, porque siempre quedan fuera muchos gremios, sectores y grupos.

Lo propuesto en el proyecto constituye una mala solución. Es preciso enfrentar integralmente el asunto. Y la única manera de hacerlo es votando en contra.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Gazmuri.

El señor GAZMURI.- Señor Presidente, voy a votar a favor de la iniciativa.

Tengo la impresión de que todo el mundo está de acuerdo en que la adición de recursos al Fondo tiene un efecto beneficioso, ya que al

menos permite corregir las alteraciones bruscas de precio de los combustibles. Y en un período como el que estamos viviendo -donde la tendencia al alza es constante-, sin duda también opera como subsidio. Y por eso se agota.

En el larguísimo plazo, si la inclinación no fuera permanentemente al alza, uno podría decir que el Fondo tiene un efecto neutral, como postulamos alguna vez quienes defendíamos las bandas de precios de ciertos productos. Pero es evidente que aquello no se conseguirá, por el hecho de que la propensión al alza es persistente y, en general, ha superado todas las expectativas. Porque también hay que decir que el precio del petróleo casi se ha triplicado en menos de un año. Y eso nadie lo previó.

En consecuencia, el Fondo tiene un efecto claramente positivo.

Estoy consciente de que la fórmula propuesta no soluciona la cuestión de fondo. Esta no se resuelve con una política determinada, pues estamos en presencia de una persistente tendencia al alza del petróleo que no se registraba desde hace muchos años.

Lo anterior significa que no se vislumbra una solución definitiva. Menos en un país como el nuestro que tiene la desgracia -lo analizamos en la sesión de esta mañana- de no poseer prácticamente petróleo, gas ni carbón y donde, además, la matriz energética ha ido derivando hacia el empleo de combustibles sucios y caros.

Como manifestó el Senador señor Orpis en esa sesión, el diésel, que hace cinco años constituía el 4 por ciento de la matriz energética, hoy día llega a 30 por ciento. Es decir, en esta fase de fuerte elevación de los precios del petróleo, pasó de 4 a 30 por ciento de aquella. Y el carbón, de 12 a 25 por ciento.

Sin embargo, de eso nadie habla. Todo el mundo se refiere a las represas o a la energía nuclear; pero no a que en los últimos cinco años hemos doblado las fuentes de energía más contaminantes. En esto no advierten problema alguno.

¡Quisiera más ecologistas que opinen sobre el asunto!

El señor ORPIS.- ¡Y más afiches!

El señor GAZMURI.- Lo digo porque, a estas alturas de nuestro desarrollo, el hecho de que en cinco años doblemos la generación de energía más sucia es grave. Y el tema energético se halla vinculado a lo que estamos discutiendo en este momento.

Me parece bien la suplementación del Fondo como solución parcial. Pero habría que revisar la idea de ir arreglando los conflictos gremio por gremio, porque se está llegando a un mecanismo de incentivos y paliativos bastante dispersos: ciertos grupos descuentan 80 por ciento del impuesto específico; unos, peajes, y a otros se les otorga una bonificación directa.

Por eso, lo que entiendo como un compromiso del Gobierno de estudiar, en un plazo razonable, la estructura tributaria del sector es una buena idea. Los Senadores de estas bancas, y yo personalmente, concurriré con mucha apertura conceptual a analizar qué es lo que más nos conviene. Ello, con una prevención: cualquier modificación de tributos en un sector de la economía no debe significar menor rendimiento fiscal. Porque el país necesita más -no menos- gasto público garantizado estructuralmente.

Si queremos una sociedad integrada, deben atenderse las demandas de diversa naturaleza que hay en educación, en salud, en infraestructura, en ciencia y tecnología, en fin, en todo cuanto se está discutiendo en el nivel de desarrollo de un país con 10 mil a 12 mil dólares per cápita, con una economía media y dinámica, y con una sociedad integrada. Y eso no se logrará con 21 por ciento de gasto público sobre el PIB.

Ninguna nación con una economía equivalente a la nuestra ha alcanzado niveles de desarrollo razonables con un gasto público de esa magnitud.

Entonces, frente a la discusión que se anuncia, yo también anticipo que mantendremos

nuestro criterio de efectuar muchas reformas tributarias, racionalizar sistemas, focalizar bien los incentivos, corregir distorsiones, pero sin disminuir el gasto público. Lo contrario significaría comprometer el desarrollo económico, tecnológico y social del país para los tiempos futuros.

Votaré a favor.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Arancibia.

—(Manifestaciones en tribunas).

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Por favor, solicito respeto para el Senado.

El señor ARANCIBIA.- Señor Presidente, he escuchado atentamente la suerte de disputa generada entre los abogados y los economistas respecto de la lógica con que ven la solución del problema.

Frente a ese enfoque, casi me estoy quedando con la lógica naval. Y, como en tal caso me sentiría un poco solo, voy a incorporar la de los ingenieros. Entonces, me sentiré más apoyado.

El señor CANTERO.- ¡Algo que apoyen...!

El señor ARANCIBIA.- Claro que lo hacen.

El precio del petróleo -se ha dicho hasta el cansancio aquí- es algo que no controlamos, pero sí podemos manejar los impuestos. En ese aspecto, me permito recordar que son dos las consideraciones básicas que deben tenerse en cuenta.

La primera corresponde a un planteamiento sostenido, que ahora se manifestó a gritos desde la tribuna y que hemos escuchado en todas partes de manera permanente: el requerimiento de terminar con el impuesto específico a los combustibles.

Nosotros nos preciamos de ser políticos que atienden las demandas de la gente. Lo he oído hasta en los discursos públicos de más connotación. Sin embargo, en este aspecto pareciera que no le prestamos atención.

La segunda consideración es muy importante, sobre todo si escuchamos a las personas, tal cual hicimos hace un momento en la Sala: el Senado de la República expresó, en forma

unánime y transversal -atendidas las 38 propuestas que realizó al Gobierno-, la necesidad de considerar la eliminación del impuesto específico. Es decir, en esta Corporación al menos, sumadas las lógicas distintas de todos nosotros, llegamos a la convicción de que había que enfrentar el problema de la eliminación del impuesto único.

No obstante, el Gobierno no ha escuchado. No nos oyó a nosotros ni tampoco a la gente. He ahí el motivo de las manifestaciones que se ven en las calles. Sin embargo, optó por una alternativa que todo el sector político, indistintamente, ha reconocido como regular, tirando para mala, por ser discriminatoria. Se ha dicho, por ejemplo, que a ciertos sectores les rebajan el impuesto, que a algunos no les cobran peajes y que a otros no les cobran patente. O sea, dependiendo de cómo se plantea el debate, se otorgan los beneficios.

Ciertamente, en las condiciones actuales y dada la forma en que sufre la gente que paga las consecuencias, cualquier cosa que le llegue es buena. Y eso es lo que nos lleva, entonces, a votar en contra de la idea de legislar. Pero, estamos llanos a considerar más adelante las distintas alternativas que se planteen.

Quiero hacer una referencia específica a lo que percibo en la Quinta Región, a la cual represento. Y dentro de esa especificidad, voy a referirme a los taxis colectivos que son fundamentales en la zona, sobre todo si se considera la geografía de Valparaíso y Viña del Mar.

La locomoción colectiva grande -digámoslo así- cubre el servicio hasta ciertas horas del día y en ciertas zonas. La solución al problema que se crea la dan los colectiveros. A estos se les entregó inicialmente un incentivo por usar la energía del gas. Muchos de ellos transformaron sus vehículos. Pero, después, ocurrió que no disponíamos de ese combustible ni hubo los servicios necesarios, por lo cual tuvieron que afrontar los costos.

Luego se dio un estímulo lógico, por el asunto de precios, y comenzaron a usar petró-

leo. Pero, ahora este está más caro que la bencina; o sea, se produce lo que decía la Senadora señora Matthei: les estamos cambiando las reglas del juego, frente a lo que no hay negocio ni actividad que aguante.

Teniendo en cuenta esas consideraciones y si hubiéramos escuchado a la gente, ya se habría eliminado el impuesto específico, aunque fuera en forma transitoria. Se dice que el alza llegó para quedarse.

Pero supongamos que pudiéramos considerar a priori que se trata de una medida transitoria.

En consecuencia, por estas razones y por todo lo que aquí se ha planteado, voto en contra de la idea de legislar. Sin embargo, estoy dispuesto a considerar estos paliativos o parches que se van a ir dando a los distintos sectores involucrados en la actividad, de acuerdo a cuanto hayan gritado o luchado.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.- Señor Presidente, siempre que se discute un proyecto con rapidez y no se da espacio para escuchar a las organizaciones ciudadanas -no solo a las empresas, no solo a los gremios, sino también a las personas-, se produce una distorsión, porque, en definitiva, la intermediación que hacen en la sociedad los grupos organizados es necesaria y la apoyo. Los ciudadanos también tienen derecho a expresarse.

En el informe de la Comisión de Hacienda hay una vasta información respecto del debate sobre el gas. El Gerente General de la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G, don Eduardo Vio, realizó una larga exposición. Sin embargo, hubo poco tiempo para escuchar a los ciudadanos.

En concreto, al subsidiar el Fondo estamos, por cierto, dando un incentivo al uso del petróleo.

La clave de la discusión era encontrar la manera para que el precio del petróleo no suba para la gente que está obligada a utilizarlo, sin

que ello provoque un incentivo al uso. En verdad el estímulo al uso del automóvil, en particular en los grandes centros urbanos, resulta nefasto. Primero, por la contaminación; segundo, por no restringirse el uso del auto, y tercero, por el hecho de que nadie trata de ahorrar petróleo. Si en definitiva se otorga un subsidio, lo vamos a seguir gastando sin medición. El problema, entonces, se torna más complejo.

¿Cómo hacer para implementar un subsidio y, a la vez, evitar un incentivo al uso?

En mi opinión, el incentivo al uso del automóvil y al transporte de carga y de pasajeros terrestre, es una cuestión complicada.

La expansión de la Región Metropolitana y, particularmente, la venta de automóviles (237 mil nuevos y 520 mil usados durante el año 2007) genera casi 800 mil vehículos en transacción comercial. ¡Y la cifra va en aumento! Todos quieren comprarse un vehículo, lo cual es legítimo. Pero, claramente, es una ventaja para hoy, pero un gran problema para mañana.

Lamento que en un debate de esta naturaleza no podamos escuchar a los peatones.

Me llegó una solicitud de un grupo organizado de personas que promueven el uso de diversos medios de locomoción, como las bicicletas, quienes, además, señalan que el transporte público sería la solución.

El Presidente de la Comisión de Hacienda dijo que discutir en 24 horas una iniciativa de la envergadura de la que está en debate es algo a lo que no nos podemos acostumbrar. Si la lógica nos lleva a discutir el proyecto ley sobre Educación con una urgencia de “discusión inmediata”, o debatirla en 24 horas, nos veremos en un lío, porque así nos vamos a equivocar. No digo que sea el caso de ahora, porque hay consenso transversal. Además, se ha escuchado a los gremios y se han entregado recursos de compensación. Pero disponer de 24 horas para discutir cómo invertimos mil millones de dólares en 24 horas es insoportable. Lo hicimos solo por necesidad, pero no puede ser una conducta general.

La actual situación pone de relieve la necesidad de que el país busque otras alternativas de transporte. Carecer de la columna vertebral que debe tener Chile -no me refiero solo a la ruta 5, sino también al ferrocarril- es un embrollo.

Si no hay petróleo, paran los camiones y se paraliza la nación. Si un temporal corta un puente, divide en dos el territorio. Todo ello pone de manifiesto la necesidad de que una vez superado el trauma, la grave crisis y la corrupción ocurridos en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, se debería optar por un sistema de conectividad a través del tren, a fin de evitar este tipo de situaciones.

Por cierto, apoyamos el proceso de compensación que va a impedir que el alza del petróleo dañe el bolsillo de los usuarios. Lo que uno espera es que no suban los pasajes del transporte público, de los taxis colectivos, de los furgones escolares y que, en definitiva, los precios se mantengan.

Ese es un acuerdo que doy por hecho.

Cuando vinieron los representantes de los gremios involucrados llegaron a acuerdo con el Gobierno, con el objeto de tener diversos tipos de compensación: en UTM, descuentos impositivos, rebaja del impuesto específico. Lo que hay es un pacto social conforme al que los precios se van a mantener mediante la aplicación del subsidio.

Espero que esto sea así y no tengamos algún tipo de sorpresas. Sé perfectamente que los dueños de taxibuses interprovinciales y sus conductores -por lo menos en mi Región, donde cubren el trayecto entre Lota, Coronel y Tomé- estaban contentos, porque esto les permitirá paliar en parte una situación gravísima. Y ahí se hizo un pacto social con la ciudadanía para evitar el alza de los pasajes. Espero que se

dé la misma situación en todo el país y no solo respecto de los taxibuses y buses interurbanos de la Región del Biobío.

En cuanto al tema de los subsidios, señor Ministro, lo relativo al gas quedó planteado.

Por último, en cuanto a ENAP me preocupa la institucionalidad. No se trata solamente de inyectarle 250 millones de dólares, sino de contar con una empresa que sea fuerte para bien del país. Y, para eso, no basta esa cantidad de plata.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Horvath.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, voy a ligar esta presentación y la fundamentación de mi voto con el debate habido en la sesión de la mañana.

Aquí no se puede hablar solo de combustibles, también hay que hacerlo respecto de la energía.

Lo que está pasando con el sistema energético es que se está entorpeciendo y encareciendo, y hay desafíos claros para reactivarlo sanamente.

El impuesto específico, por los antecedentes que uno recolecta en las distintas reuniones en que se aborda la materia, nace para reparar los daños ocasionados por el sismo de 1985. Estamos hablando de 23 años atrás. Eso se encuentra más que reparado. Por lo tanto, ello no tiene presentación, incluso desde el punto de vista ético.

En segundo lugar, el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo surge ante la contingencia de que se produzca un alza repentina en un tiempo determinado. Pero basta ver la tendencia del valor del crudo y la presentación del Ministro de Energía hoy en la mañana. En Chile 98 por ciento del petróleo es importado.

POTENCIAL ENERGÉTICO	
Tipo de energía	Potencial
Geotermia (*)	>5.000 MW
Pequeñas y medianas centrales	33.000 MW
Mareomotriz	> 50.000 MW
Solar	937.000 MW
Eólica	>5.000 MW
Biomasa (**) Sólo Residuos Forestales	6.984.986 MWh/año
Nuclear (***)	?

(*) En 5 años
 (**) Equivalente al 10% de las necesidades de transporte
 (***) Energía Nuclear →

Las soluciones para tener energía a largo plazo van por la vía de usar nuestro potencial energético, que es envidiable con relación a otros países. Se pueden utilizar los siguientes

tipos de energías: geotermia, pequeñas y medianas centrales hidroeléctricas, eólica, mareomotriz, solar y la biomasa. Estas permiten resolver el problema del transporte radicalmente.

(*) ENERGÍA NUCLEAR**

- * Sin solución técnica para desechos radiactivos
- * Transporte de materiales radiactivos
- * Riesgo de fallas humanas o atentados
- * Poca flexibilidad a la demanda
- * Alto costo en seguridad (lo paga la sociedad)

En cuanto a la energía nuclear, hago un llamado de atención, pues no hay soluciones para los desechos y existe un alto costo en seguridad

para el país. Ella aplasta esta posibilidad, porque no se puede encender o apagar una central nuclear cuando se quiera.

FUENTES ENERGÉTICAS				
TIPO DE FUENTE	INVERSIÓN MU\$ / MW	COSTO GENERACIÓN cUS\$ / kWh	Factor de Planta	TIEMPO CONSTRUC (años)
Gas ciclo combinado	0,7	9,0	0,50	4
Carbón	1,5	6,7	0,60	4
Eólica	2,0	7,6	0,35	3 (2 estudio, 1 construcción)
Hidroeléctricas * Sin transmisión	1,3	3,5	0,60	8 a 10
Hidroeléctricas de pasada	1,9	4,5	0,50	6
Pequeñas hidroeléctricas	2,0	3,5	0,50	1 a 2 Máx.
Biomasa	1,5	6,5	0,85	2 a 3
Geotermia	2,0	6,3	0,9	4 a 6
Nuclear ¿?	1,8	4,5	0,90	6
Solar	7,0	5,5	0,15	4

Sin embargo, si uno combina los costos de inversión, los de generación, el factor de planta y los plazos para la implementación, las energías renovables se hacen cada día más atractivas, y las convencionales, sobre la base de combustibles fósiles, cada vez menos, que

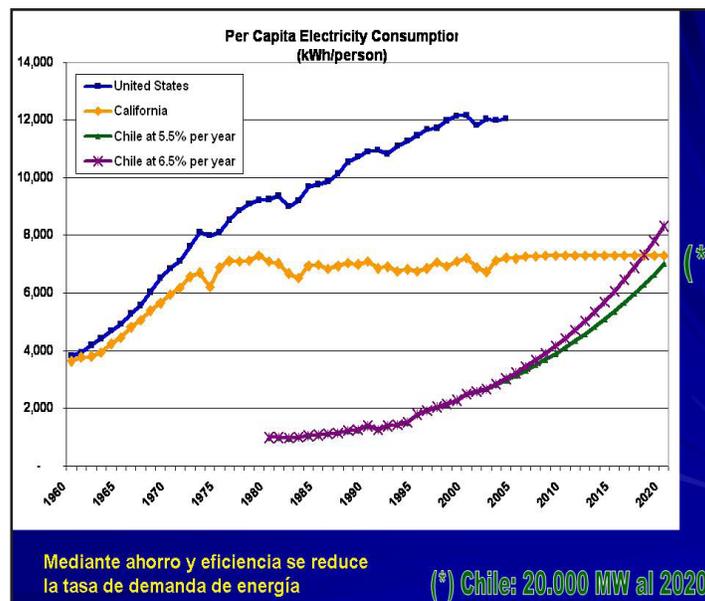
es justo el escenario que enfrentamos.

Si le sumamos la maraña burocrática para sacar esta situación adelante (por ejemplo, un derecho de aguas demora más de cuatro años en tramitarse), existen trabas por resolver para llegar a la raíz de la solución del problema.



El mejor ejemplo son las pequeñas centrales hidroeléctricas en nuestro país, cuyo poten-

cial es de 33 mil megavatios, o sea, tres veces la capacidad instalada en Chile.



Si a lo anterior le sumamos ahorro y eficiencia, podemos seguir el ejemplo de California, que logra desprenderse de la alta tasa de crecimiento de la demanda de energía al optar por las energías renovables, el ahorro y la eficiencia. Creo que ese es el camino a largo plazo que debemos empezar a implementar hoy.

La ley en proyecto es miscelánea. En ella se incluyen fondos para distintos sectores. Así, se encuentra el 80 por ciento que recuperan los transportistas; lo destinado a absorber lo que han tenido que pagar los microbuseros por el transporte de escolares; los beneficios relativos al sistema de taxis (colectivos, básicos, radiotaxis). En realidad, son sectores que están prácticamente en la quiebra.

Sin embargo, nada se dice acerca de la diferencia del costo de los combustibles en Regiones. En Aisén existen localidades donde se paga sobre mil pesos por litro. Este Fondo no posee el concepto de establecer equidad para los distintos rincones de Chile. Al revés de otras naciones, donde mientras más lejos está uno del centro es más económico el combustible, pues tienen un sentido de armonizar el país.

Por ello, creo que es la oportunidad para

medir el proyecto en análisis dentro de un conjunto bastante más amplio, aprovechando la presencia de los dos Ministros vinculados al ramo, como son los de Energía y de Hacienda.

Por las razones expuestas, y considerando la iniciativa como una medida dentro de un conjunto, voto a favor.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, no cabe duda de que las sesiones que hemos celebrado y los recursos destinados para paliar el alza en el precio del petróleo se deben justamente al incremento desmedido de su valor a lo largo del país. Y no solo Chile está sufriendo los embates de dicho aumento, sino muchas naciones en el mundo.

Y mientras nosotros estamos aprobando mil millones de dólares -esperamos que nos sirvan para dos años- para subsidiar los combustibles, en especial el petróleo, Arabia Saudita recibe más de mil millones de dólares diarios por ventas del crudo. Suman 400 mil millones de dólares al año. Se trata de un país pequeño pero que tiene mucho petróleo.

Así se está distribuyendo la riqueza en el mundo, con absoluta inequidad, pagando mi-

les de millones de dólares por el excesivo precio del petróleo.

Se dice que el Fondo ha sido mal manejado, pues se ha ido perdiendo. Existe el Fondo de Estabilización del Cobre. Y de ahí se originó el de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo. Sin embargo, para que funcione debe haber un alza fluctuante. Baja, sube una poca cantidad, y ahí se mantiene el Fondo. Pero con alzas constantes y permanentes no hay fondo que resista. Por eso ya se gastaron los 200 millones que se destinaron para tal efecto hace un tiempo. Y, si el escenario continúa así -la tendencia al parecer es que el barril llegue incluso a 200 dólares -, por supuesto que estos mil millones se acabarán, y dentro de poco nos encontraremos nuevamente en las condiciones actuales.

Por eso, a raíz de todas estas necesidades, empiezan a idearse fórmulas tendientes a paliar la situación. En este caso, se establece un subsidio.

Visitamos con algunos colegas Brasil. Allí los impuestos son fluctuantes: si sube mucho el petróleo, se paralizan los tributos; si baja, se gatillan los impuestos. Creo que esa es una medida razonable. De ahí que hemos pedido al Ministro estudiar el componente tributario de los combustibles. Revisemos la legislación comparada y busquemos cómo hacer más llevadera esta situación que nos aflige, que no es culpa del Ministro, sino del precio alcanzado por el petróleo en el mundo.

Se han hecho esfuerzos por ayudar a todos los sectores involucrados (camioneros, transportistas, taxistas). Y se critica que a unos se les otorgue una cosa, y a otros, una distinta. Pero ello se debe a que se hallan sometidos a diferentes modalidades de tributación. Entonces, hay que adecuar las ayudas según el sistema mediante el cual se rijan.

Me referiré a los peajes.

El impuesto específico se creó para construir y mantener las carreteras del país. Solo existen 2 mil 500 kilómetros concesionados. Y

el Ministerio de Obras Públicas es responsable de 80 mil kilómetros de caminos. Entonces, cuando ocupan una carretera concesionada, les estamos descontando el impuesto que pagan a los camioneros. Y cuando emplean las otras vías, se compensa con el impuesto específico.

Creo que estas reacciones se deben a la desesperación ante un precio del petróleo tan alto. Hace diez años costaba nueve dólares el barril. Hoy vale 160 dólares. Y la tendencia es que llegue -ya lo señalé- a 200 dólares.

Por eso celebro el protocolo de acuerdo suscrito por la Comisión de Hacienda. Esa era una inquietud del Senador señor Frei.

Se están haciendo grandes inversiones respecto del gas natural licuado. No obstante, si seguimos a este ritmo y no se le subsidia, quedará desfasado. Dicho producto será más caro que los otros que ocupamos para el desarrollo del país.

Por lo expuesto, alabo este acuerdo. Y ojalá también constituyamos una mesa para revisar los impuestos que gravan a los combustibles en Chile.

Voto favorablemente.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Gómez.

El señor GÓMEZ.- Señor Presidente, hablaré en mi calidad de modesto gáster, como dijo el Senador señor Larraín.

El señor LONGUEIRA.- No de modesto, de gáster.

El señor GÓMEZ.- Está bien.

Respecto de los objetivos del proyecto, el informe señala: "En lo fundamental, ayudar a las personas o empresas que utilizan combustibles derivados del petróleo". Después, añade: "introduce perfeccionamientos al mecanismo de estabilización de precios de dichos combustibles por US\$ 1.000 millones, agregándose el gas licuado de petróleo". Luego, agrega: "autoriza una capitalización de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) por un monto de US\$ 250 millones, e incremento de un 20% a un 35%". Y se llega a 45 por ciento.

Uno no entiende cómo un problema de tal magnitud no se asume desde un punto de vista real y concreto.

Existe una dificultad internacional. Y todos tenemos claro lo que significa el costo del petróleo para la economía y los inconvenientes que ocasiona a la gente.

Si el Gobierno no quiere cambiar la estructura tributaria en esta materia, al menos que se haga parcialmente, en uno o dos años. Es preciso buscar fórmulas similares para todos, que alivien el problema sin hacer distinción.

El proyecto en debate es un popurrí que solo entenderán los economistas, o quienes aplicarán esta normativa.

Sin embargo, ante una situación como la actual, donde la ciudadanía experimenta aflicciones graves, con el pan sobre los mil pesos, con el arroz, el azúcar y una serie de alimentos básicos a precios tan altos, lo que uno pide al Ministro -lo he hecho en forma personal, pero no he recibido respuesta- es un paquete completo de medidas tendientes a solucionar problemas que no solo tengan que ver con una situación en especial. Aquí hay economistas que han planteado que podría rebajarse el IVA en 2 por ciento durante dos años, en forma parcial. Es preciso buscar fórmulas que nos permitan enfrentar las dificultades que estamos viviendo.

Escuché que se están recaudando 5 mil millones de dólares y que tenemos 35 mil millones de dólares en el extranjero.

Y yo digo: seguimos acumulando plata, pero ¿para qué! Porque lo que uno esperaría es que, si contamos con tantos recursos, se viera la forma de aliviar los problemas ¡ojalá hoy día!

Por eso nuestro planteamiento ha sido que busquemos un paquete de medidas que permita ahora a la gente resolver la situación en que se encuentra. Así como se solucionarán determinados problemas con el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo y otros mecanismos, debería bus-

cársele una salida a las difíciles circunstancias por las que atraviesan en este minuto las familias en el país.

Decía un economista en este Hemiciclo que a ellos les gustaba el IVA parejo porque se aplicaba a todos por igual. Como no soy economista y sí “gásfiter” -pero no modesto-, considero que, de alguna manera, debiera existir la necesaria visión de que en la actualidad el IVA afecta directamente a las personas, ya que grava el pan, el azúcar y una serie de productos básicos. Y no veo por qué hoy, con la tecnología existente, no se pueden buscar fórmulas parciales de solución para un problema que está afectando gravemente al país.

No lo entiendo.

Menos mal que no soy Ministro de Hacienda, porque probablemente tendría alguna explicación sobre lo que a mí me parece inexplicable.

La señora MATTHEI.- Después se lo explico.

El señor PIZARRO.- ¡Y tendríamos un pan barato!

El señor GÓMEZ.- Por otro lado, señor Presidente, este asunto carece de todo sentido.

Hace dos meses se inyectaron 200 millones de dólares al Fondo. Y, en ese momento, se expresó que el valor de la bencina bajaría entre 60 y 70 pesos. ¡Pero a los dos días subió 70 pesos!

En consecuencia, le pido al señor Ministro de Hacienda que busquemos una fórmula de solución a los problemas, pero que sea efectiva en el tiempo, aun cuando tenga carácter transitorio -por uno, dos o tres años; habría que ponerse de acuerdo durante la discusión parlamentaria-, que en la práctica la gente la perciba en forma real.

Uno ve que este popurrí -como dije- resulta increíble de entender. Aparte que -me imagino- será de difícil aplicación. Y es probable que ocurra exactamente lo mismo que sucedió, como señalé, con los 200 millones de dólares que se destinaron anteriormente con el mismo

propósito.

Por eso, en mi opinión, se debe buscar una fórmula de solución. Ojalá en este período de análisis se piense no solo en ciertas materias, sino en forma global. Existen varios problemas desde el punto de vista del alza de precios.

Creo que establecer un IVA diferenciado, o bajarlo en dos puntos, no producirá una crisis al Estado. Significará un alivio para la gente y contribuirá a aumentar las inversiones y a mejorar la economía.

Me parece que tal medida no afectará los 35 mil millones de dólares que tenemos en el extranjero en este minuto.

He dicho.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Espina.

El señor ESPINA.- Señor Presidente, sin duda, aquí hay dos temas que son distintos, pero que aparecen vinculados en este proyecto de ley.

El primero de ellos dice relación al impuesto específico a los combustibles.

En realidad, dicho gravamen se estableció con el propósito de que quienes utilizaban vehículos, sea cual fuere su categoría, contribuyeran a la mantención de las carreteras y caminos del país.

Esa fue la razón de ser del impuesto específico a los combustibles: quien posee un automóvil y deteriora las calles y caminos debe ayudar a financiar la reparación de estos.

Sin embargo, transcurrió el tiempo y hoy gran parte de las carreteras y vías del país, por no decir todas las importantes, se hallan concesionadas. Por lo tanto, se paga peaje.

Entonces, con toda razón, los usuarios de vehículos motorizados señalan que están pagando un doble tributo: uno, al momento de comprar diésel o bencina en las gasolineras, que es el impuesto específico a los combustibles. Si no se pagara, el precio de estos sería mucho menor.

Y el otro, a través del tag o al transitar por cualquier vía concesionada, pues se debe pa-

gar peaje.

Por lo tanto, la gente se siente -digámoslo como es- engañada. Porque, cuando se estableció originalmente, dicho tributo tenía por finalidad pagar por el uso de las carreteras. Y en la actualidad se cobra un doble gravamen.

Entonces, resulta legítima la pretensión de suprimir el impuesto específico. Pero ocurre que eliminarlo ahora significaría que el Estado de Chile dejaría de percibir mil 800 millones de dólares al año.

Quiero ser bien franco.

Considero absolutamente legítima, razonable y justificada la opinión de los transportistas, ya que, como se ha disparado el valor del combustible, muchos de ellos están, por lo menos en la Región que represento, literalmente quebrando. No tienen posibilidad de seguir circulando porque periódicamente les suben el precio del combustible. Y ellos no pueden estar cambiando el valor del servicio al usuario todas las semanas.

Y esa es la razón por la cual protestaron e hicieron la huelga. Es gente de trabajo que está desesperada.

No obstante, no es posible en 24 horas -quiero ser bien responsable al respecto- decir que el Estado de Chile deja de percibir mil 800 millones de dólares anuales.

Es evidente que se debe buscar un mecanismo de reestructuración para este impuesto, que sea serio, rápido y que alivie la carga injusta que se les produce a quienes pagan doble gravamen.

Pero, en realidad, si queremos actuar sin demagogia y en forma seria, no se le puede decir al Estado -cualquiera que sea el Gobierno-: "Mire señor: ¿sabe qué más? Despréndase de mil 800 millones de dólares al año". Porque no resulta fácil desprenderse así como así de tales fondos.

Entonces, nos presentan este proyecto de ley que, si bien no resuelve todo el conflicto, al menos trae un alivio temporal para muchas personas pobres.

Debo manifestar que mediante esta iniciativa, con los recursos que se inyectan al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, el subsidio al diésel aumenta de 56 a 75 pesos; el de la gasolina de 91 octanos, que utilizan los vehículos de menor potencia, de 91 a 121 pesos; y el de la parafina, de 55 a 116 pesos.

Se trata de miles y miles de chilenos pobres que se beneficiarán con la aprobación de este proyecto, aun cuando no resuelve el tema de fondo, y lo entiendo, porque represento a la Región de La Araucanía, en la que circulan habitualmente cientos de miles de camiones.

Sin embargo, gracias a la normativa en debate, la gente modesta pagará menos plata por el gas licuado, por la parafina, por el diésel y por la gasolina de 91 octanos. Esa ayuda debe concretarse ahora, porque el precio al que han llegado los combustibles hace que esta situación se transforme en un real drama para cientos de familias pobres.

La disyuntiva es: o aprobamos esta iniciativa legal que permite un alivio rápido para gente modesta que no tiene tiempo para esperar soluciones de largo plazo, o no hacemos nada.

Por lo tanto, de todas maneras votaré a favor de la iniciativa.

No obstante, queda un desafío pendiente para el Ministro de Hacienda.

Sé que al Estado no le resulta fácil desprenderse de mil 800 millones de dólares anuales, sea cual fuere el Gobierno. Lo digo sin demagogia.

¡Ningún Gobierno va a decir que se desprenderá de mil 800 millones de dólares al año así como así! Manifestar lo contrario sería caer en una actitud, a mi juicio, absolutamente imprudente.

Pero eso hay que entenderlo en la lógica de que resulta por completo legítimo que los dueños de vehículos motorizados no sientan que se los está engañando -porque esa es la verdad- al cobrarse dos impuestos por el uso de un mismo servicio: las carreteras.

En consecuencia, constituye un desafío para esa Cartera terminar con ese abuso -a lo cual aspiran, con toda razón, los transportistas- y, de manera simultánea, ver de qué manera el Estado puede evitar desprenderse de mil 800 millones de dólares anuales por las distintas vías que correspondan.

Por tal motivo, señor Presidente, me pronunciaré a favor de este proyecto.

Pienso que existe una tarea pendiente que ha sido postergada por años.

Entiendo el drama de los que hoy día utilizan vehículos motorizados por una actividad comercial -son emprendedores-, a quienes simplemente se les ha hecho cuesta arriba, ya no dejar de ganar plata, sino no perder mucho.

Por esa razón, y entendiendo que hay pendiente una tarea obligatoria del Gobierno, cual es ver cómo resuelve la cuestión del impuesto específico a los combustibles -en todo caso, esta iniciativa legal ¡por Dios que ayudará y beneficiará a gente modesta en Chile!-, voto que sí.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Cantero.

El señor CANTERO.- Señor Presidente, este proyecto contiene normas que buscan reducir la volatilidad de los precios de los combustibles. Por lo menos, esa es la intención que señala el legislador.

Ciertamente, resulta muy complejo ese desafío, toda vez que la realidad muestra que la volatilidad de los precios es cada día mayor. En consecuencia, mal se estaría cumpliendo aquel objetivo.

Se expresa que se busca evitar fluctuaciones excesivas. Nuevamente, la realidad contrasta con esa situación.

Asimismo, que se intenta evitar alzas sostenidas. Y la verdad es que ellas han venido siendo sostenidas.

También se menciona entre los elementos en juego la necesidad de asegurar el suministro de los combustibles. Y la verdad es que nada se avanza en esa línea. La información de que

dispongo indica que, si en algún momento nos cierran la llave, Chile, como no tiene reservas de petróleo, estará absolutamente desabastecido en un par de días.

Por lo tanto, hay una serie de situaciones que resultan complejas.

Se discrimina, además, entre los combustibles: se beneficia a unos y se perjudica a otros. Y esto lo miro desde la perspectiva de mi Región.

La Región que represento afronta graves problemas. Primero, porque en ella se registra una grave distorsión. El resto del país cree que allí existen altos rangos de ingresos. La verdad es que hay un pequeño sector de mineros que tiene un muy buen nivel de entradas. Pero la gran mayoría es gente que percibe remuneraciones demasiado bajas y, en consecuencia, sufre el costo o el efecto roce de la distancia, situación sobremano evidente cuando se trata de trasladar vía transporte terrestre productos y mercaderías en un desierto que no posee nada, lo cual provoca un altísimo impacto en la economía doméstica de los pobladores, de los trabajadores de Antofagasta.

El segundo elemento -ha sido mencionado, y yo lo reitero- es el diferencial existente en materia de precios: es infinitamente superior al del resto del país, porque hacia el norte ya hay zona franca, franquicias tributarias, y hacia el sur la distancia es menor.

De otro lado, el impuesto específico discrimina a las personas que usan algún tipo de combustible.

No menor es el hecho de que el referido tributo surgió para lograr una mejor mantención de la infraestructura vial en el país, para reponerla. Sin embargo, la mayor parte de esa tarea la cumplen hoy día las concesionarias, que aplican tarifas muy onerosas y en ciertos casos otorgan un pésimo servicio. Y la gente siente molestia por ello, pues habitualmente se le cobra el impuesto específico y peaje.

Por ahí escuché argumentar que es muy difícil sacar mil 800 millones de dólares del

Presupuesto Nacional. Yo lo entiendo. Es muy complejo. ¡Pero cuán complejo será sacarlos del bolsillo a los transportistas!

Frente a la situación descrita, uno puede optar entre dos caminos.

Lo que se plantea constituye un avance en lo que se ha estado buscando; porque, de alguna manera, algo se entrega. Pero lo cierto es que ese algo resulta odiosamente discriminatorio.

En todo caso, yo ya me hice un propósito: no voy a seguir “comulgando con ruedas de carreta”. Cuando encuentre que un proyecto es ineficiente y no apunta al objetivo que lo inspira, lo voy a señalar con claridad.

En este caso, ¡la iniciativa en debate no satisface las expectativas del sector transporte!

Por otro lado, ella me preocupa desde la perspectiva de mi Región, porque beneficia respecto a un tipo de combustible que no se usa allí. Antofagasta tiene generación termoelectrónica y mayoritariamente utiliza, en elevadas proporciones, carbón y otros elementos *-petcoke*, por ejemplo; y lo mencioné en la sesión de esta mañana- en mezclas altamente contaminantes y en extremo nocivas.

Por todas esas razones, no puedo votarla favorablemente.

Señor Presidente, dejando testimonio de que el proyecto me parece insatisfactorio y reiterando que se debe atender el llamado de importantes sectores del país que reclaman la eliminación del impuesto específico a los combustibles, voto que no.

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

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Terminada la votación.

—**Se aprueba en general el proyecto y, no habiéndose formulado indicaciones, queda aprobado también en particular (23 votos contra 7 y 2 abstenciones).**

Votaron por la afirmativa la señora Alvear y los señores Allamand, Escalona, Espina,

Frei, García, Gazmuri, Girardi, Gómez, Horvath, Kuschel, Letelier, Muñoz Aburto, Naranjo, Navarro, Núñez, Ominami, Pizarro, Prokurica, Romero, Ruiz-Esquide, Sabag y Vásquez.

Votaron por la negativa los señores Arancibia, Cantero, Larraín, Longueira, Novoa, Orpis y Pérez Varela.

Se abstuvieron la señora Matthei y el señor Flores.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Ministro señor Tokman.

El señor TOKMAN (Ministro Presidente de la Comisión Nacional de Energía).- Señor Presidente, lo que ocurre en Chile en este momento y que ha forzado al Gobierno a proponer una solución es algo que está aconteciendo en el mundo entero -porque la razón del problema es compartida por todos-: el alza del precio del petróleo y sus derivados.

En enero de 2000 el precio del barril era de 27 dólares y ahora llega a 140. Eso ha significado el malestar de todos los usuarios, clientes y consumidores de combustibles fósiles derivados del petróleo: automovilistas, camioneros, dueños de buses, y también, pymes, industrias, familias que usan parafina y gas licuado.

Frente a ese problema, que nos afecta a todos, tanto a la economía como a la familia, llama un poco la atención que el debate se centre en el impuesto específico.

El tributo en comento, dentro de ese grupo de personas, solo afecta a un subgrupo, porque se aplica únicamente al diésel y la gasolina, pero no a la parafina, ni al gas licuado, ni al GNL.

Por lo tanto, al llevar el debate solo al impuesto específico se deja fuera de cualquier tipo de solución o intervención que signifique una ayuda frente al problema a un sector muy importante de gente que está siendo afectada.

Con respecto a los usuarios del diésel, estamos hablando exclusivamente de aquellos que lo utilizan para transporte. Incluso, si estuviésemos preocupados solo del alza de su valor con relación a las industrias, a las pymes, la

decisión de reducir el impuesto específico no tendría ningún efecto en ese otro gran grupo de afectados por un incremento de precios que -insisto- está teniendo lugar en todo el mundo.

A veces da la sensación de que todo el problema radica en los tributos y de que cualquier excusa siempre es buena para justificar una solicitud tendiente a eliminarlos, ya sea el impuesto específico que grava a los combustibles o el impuesto a la renta, que es muy alto y genera problemas de empleo.

La verdad, señor Presidente, es que acá se plantean ideas muy razonables. Se dice, por ejemplo: "Hay que reducir el impuesto específico. Pero hagámoslo de manera transitoria: cuando los precios de los combustibles estén altos," -como ocurre en este momento- "bajémoslo un poco, y cuando disminuyan, subámoslo".

Eso es justamente lo que hace el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles: cuando los precios suben, entrega un subsidio, con lo cual baja la cantidad neta que entra en arcas fiscales.

Eso es precisamente -reitero- lo que se está proponiendo.

Se trata de un buen mecanismo para hacer lo que parece a todas luces muy razonable: cuando los precios suben, bajar lo que se cobra. ¿Y cómo se puede lograr eso? Rebajando los impuestos, o bien, para que se beneficien todos y no solo quienes deben pagarlos, manteniéndolos, pero compensando vía subsidio.

Veamos qué pasa si los precios empiezan a bajar (ojalá comiencen a hacerlo; la verdad es que los factores que, según hemos visto, están detrás del alza en los precios de los combustibles dan la sensación de que el problema es más bien estructural): el Fondo de Estabilización revierte la situación, con lo cual el subsidio se reduce o, en algunos casos, desaparece.

Entonces, desde el punto de vista del problema de fondo, la solución en comento recoge la idea planteada por mucha gente: que el impuesto se vaya ajustando de acuerdo con los

precios. Y tiene una gran virtud: beneficia no solo al subgrupo que está siendo afectado por los mayores costos, sino también a los usuarios de los otros combustibles y a aquellos que no los emplean para transporte.

En cuanto a los impuestos, considero del todo razonable -y entiendo que siempre ha sido preocupación de Hacienda- mejorar la estructura tributaria. Y esta oportunidad es tan buena como cualquier otra para ver la factibilidad de perfeccionarla.

Con relación al perfeccionamiento de la estructura tributaria, quiero agregar dos elementos.

Uno, la preocupación que muchos señores parlamentarios manifiestan por la recaudación fiscal.

Pues bien, si estamos efectivamente inquietos por mantener gran parte de los programas sociales destinados a los más pobres y a la clase media, requerimos ser responsables en términos de no sacrificar los recursos públicos. Y, en tal sentido, hay un problema desde el punto de vista de la recaudación.

Se ha expresado que originalmente el impuesto específico a los combustibles se creó para financiar obras de infraestructura vial.

Debo recordarles a Sus Señorías que la última vez que se subió dicho tributo el referido argumento ya no era parte de la discusión: la razón por la que se aumentó fue la necesidad de financiar subvención educacional e incremento en las pensiones, gastos que hemos comprometido de manera permanente y que es indispensable seguir solventando, por lo que debemos preocuparnos de que esa fuente de recursos se mantenga.

Ahora, desde el punto de vista microeconómico -y esta es (lo lamento) casi una deformación profesional-, la razón por la que se aplica al sector transporte el impuesto específico a los combustibles en Chile y en gran parte del mundo es la de que ahí se generan costos no internalizados por quien toma la decisión de cuánto utiliza el vehículo. El primero se asocia a los gastos de salud que toda la sociedad

debe asumir por el grado de contaminación; el segundo, al deterioro de la infraestructura vial.

La teoría económica dice que es bueno que la gente que toma decisiones internalice todos los costos.

Hay un trabajo de Harald Beyer, del Centro de Estudios Públicos, donde se revisa la situación de 36 países no productores de petróleo (los productores pueden darse el lujo...)

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Terminó su tiempo, señor Ministro.

El señor TOKMAN (Ministro Presidente de la Comisión Nacional de Energía).- Concluyo de inmediato, señor Presidente.

Si uno no toma en cuenta a las naciones productoras de combustibles, las que se pueden dar el lujo no solo de no cobrar impuesto sino también de subsidiar, ve que en el caso de las gasolinas, de 36 países revisados, 31 cobran un tributo mayor que el aplicado en Chile. Y en el caso del diésel la diferencia es mayor.

Entonces, creo que es necesario hacer el debate sobre la estructura tributaria, la que probablemente puede ser perfeccionada.

Y ahí me quedo con lo señalado por la Agencia Internacional de Energía en el sentido de que va a haber muchas dificultades, pues se genera gran malestar por el alza en los precios de los combustibles. Pero no nos equivoquemos. El problema llegó para quedarse. Y no se le hace frente bajando una vez los impuestos. El único camino es que la economía, los distintos sectores productivos y las familias se preparen para vivir con costos de energía más altos.

Ahora, aquello requiere otro tipo de medidas, que también hemos estado trabajando. Por ejemplo, incorporar las nuevas tecnologías. Por eso estamos entregando a los hogares de las familias más pobres dos ampolletas para ahorro de energía. Eso reduce permanentemente las cuentas de la luz en diez por ciento.

La Presidenta de la República anunció el 21 de mayo que las viviendas sociales se iban a construir con mayores estándares de eficiencia energética; eso también disminuye el consumo

de energía. Y asimismo, un subsidio para que las pymes puedan adquirir motores nuevos; la diferencia de consumo energético con uno viejo es enorme.

De otra parte, especialmente preocupada del sector transportes, la Primera Mandataria anunció un subsidio a partir del próximo año para que los propietarios de camiones con muchos años de antigüedad puedan acceder a vehículos más nuevos. La diferencia entre un camión con 28 años de vida útil...

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Concluyó su tiempo, señor Ministro.

El señor PIZARRO.- Solicito que se le otorgue tiempo adicional, señor Presidente.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Ya ha tenido diez minutos extras, señor Senador.

El Orden del Día terminó hace cinco minutos.

Ahora, si hubiera unanimidad podríamos dar tiempo adicional al señor Ministro.

¿Le parece a la Sala?

Acordado.

Puede continuar, señor Ministro.

El señor TOKMAN (Ministro Presidente de la Comisión Nacional de Energía).- Últimas frases, señor Presidente.

La diferencia en consumo entre los camiones viejos y los más eficientes y nuevos que hay en el mercado alcanza a 14 mil litros de diésel al año.

Si vamos a hacer esfuerzos para acostumbrarnos a los mayores costos de los combustibles, debemos diseñar instrumentos que ayuden a la gente a acceder a tecnologías más modernas que les permitan enfrentar esa lamentable nueva realidad mundial.

Muchas gracias.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- Corresponde...

El señor PIZARRO.- ¿Y el señor Ministro de Hacienda no puede intervenir?

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Señor Senador, hay en la Cámara Alta reglas expresas, y debemos respetarlas.

El señor VELASCO (Ministro de Hacienda).- Pero...

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Se acabó el tiempo. El Orden del Día concluyó.

Prosiga, señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- Corresponde entrar al Tiempo de Votaciones, señor Presidente.

VI. TIEMPO DE VOTACIONES

RATIFICACIÓN DE TRATADOS SOBRE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO NACIONAL. PROYECTO DE ACUERDO

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Corresponde pronunciarse sobre un proyecto de acuerdo presentado por los Senadores señores Navarro, Muñoz Aburto y Vásquez.

—Los antecedentes sobre el proyecto de acuerdo (S 1078-12) figuran en el Diario de Sesiones que se indica:

Se da cuenta en sesión 25ª, en 10 de junio de 2008.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- El propósito del proyecto de acuerdo es solicitar a su Excelencia la Presidenta de la República la adopción de una serie de medidas que posibiliten la ratificación de diversos acuerdos internacionales sobre protección del patrimonio nacional.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, se aprobará.

—Se aprueba.

PREOCUPACIÓN POR DERECHOS HUMANOS Y LIBERTAD RELIGIOSA EN CHINA. PROYECTO DE ACUERDO

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Proyecto de acuerdo presentado por el Senador señor Naranjo y por quien habla.

—Los antecedentes sobre el proyecto de acuerdo (S 1080-12) figuran en el Diario de Sesiones que se indica:

Se da cuenta en sesión 25^a, en 10 de junio de 2008.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- El objetivo del proyecto de acuerdo es solicitar a Su Excelencia la Presidenta de la República que instruya al Ministro de Relaciones Exteriores para que haga presente en los foros internacionales preocupación por la situación de los derechos humanos y la libertad religiosa en la República Popular China.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Si le pareciera a la Sala, se aprobaría.

La señora MATTHEI.- No.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- En votación.

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

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Terminada la votación.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- **Resultado de la votación: por rechazar el proyecto de acuerdo, 4 votos; por aprobarlo, 3, y una abstención.**

Votaron por la negativa los señores Kuschel, Navarro, Romero y Vásquez.

Votaron por la afirmativa los señores Horvath, Pizarro y Prokurica.

Se abstuvo la señora Matthei.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Como la abstención influye en el resultado, debe repetirse la votación.

La señora MATTHEI.- ¡No hay quórum!

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, se dará por repetida.

—**Así se acuerda, y el proyecto queda rechazado por 4 votos contra 3 y una abstención.**

VII. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

El señor HOFFMANN (Secretario General).- Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Se les dará curso en la forma reglamentaria.

—**Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes.**

Del señor ESPINA:

Al señor Fiscal del Ministerio Público de La Araucanía, pidiéndole **INVESTIGACIÓN DE PRESUNTAS IRREGULARIDADES EN EJECUCIÓN DE PROYECTOS EN POBLACIÓN EL RETIRO (comuna de Angol).**

Del señor FREI:

A los señores Ministros del Interior y de Hacienda, solicitándoles su opinión en cuanto a **PLANTEAMIENTOS DE “ANEMSEL” SOBRE PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO ELECTORAL.**

Del señor HORVATH:

A los señores Ministros de Defensa Nacional y de Transportes y Telecomunicaciones; al señor Intendente de Los Lagos y a la señora Intendente de Aisén, y a la señora Delegada Presidencial por Catástrofe de Provincia de Palena, requiriéndoles **URGENTE LICITACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ENTRE DIVERSOS SECTORES DE DÉCIMA Y UNDÉCIMA REGIONES.**

Del señor LARRAÍN:

A la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo, pidiéndole estudiar **SITUACIÓN DE DEUDORES HIPOTECARIOS DE VIVIENDAS SOCIALES DEL PROGRAMA PET DE LINARES**; al señor Intendente de la Séptima Región, solicitándole información

sobre **ESTADO DE PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE A.P.R. SEMILLERO HACIA CARACOLES**, y al señor Secretario Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones del Maule, requiriéndole **EXTENSIÓN DE RECORRIDO DE MICROBUSES SAN AMBROSIO, LÍNEA 4, A SECTOR VILLA CARLOS CAMUS V.**

Del señor NARANJO:

A la señora Ministra de Salud, reiterándole solicitud de información en cuanto a **ENVÍO AL PARLAMENTO DE PROYECTO SOBRE CONDICIÓN DE CARGA EN FONASA PARA CONVIVIENTES.**

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- En el tiempo del Comité Socialista, tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.- Me referiré a varias materias.

RECONSTRUCCIÓN DE RETÉN EN RAFAEL, COMUNA DE TOMÉ. OFICIOS

Señor Presidente, solicito oficiar a Carabineros de Chile, a través del Ministerio de Defensa Nacional, y al Gobierno de la Octava Región, por medio del Ministerio del Interior, a los efectos de pedirles los recursos necesarios para la reconstrucción del retén de Rafael, comuna de Tomé, Región del Biobío, el que, desgraciadamente, ayer sucumbió bajo el fuego.

Lo más importante es que no hubo que lamentar la pérdida de vidas humanas ni deterioros en viviendas aledañas. Pero los hechos acontecidos revelan con claridad que será necesario instruir un sumario administrativo. Así lo dispuso el Jefe de la Octava Zona de Carabineros, general Carlos Cádiz, por lo que vamos a estar a la espera de sus resultados.

Sin embargo, la verdad es que, independientemente de lo que determine la investigación, Rafael requiere la inmediata reposición

de ese retén, al objeto de que Carabineros pueda contar con las condiciones mínimas para efectuar tareas de patrullaje, de resguardo a la seguridad pública. Por lo tanto, solicito al General Director de la policía uniformada, señor Eduardo Gordon, y a la Intendente de la Región del Biobío, señorita María Angélica Fuentes, evaluar y disponer recursos de emergencia para levantarlo nuevamente.

—**Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del Senador señor Navarro, conforme al Reglamento.**

TRASPASO DE MANTENCIÓN DE GRIFOS A BOMBEROS. OFICIO

Por otra parte, señor Presidente, el incendio a que he hecho referencia dio lugar a que entre los habitantes de Rafael se generaran manifestaciones como la de nuestra querida amiga y vecina Juanita Zenteno, quien escribió un letrero que decía: “¡Queremos más grifos!”. Cabe consignar que funciona uno solo en toda la ciudad.

La responsabilidad por esos aparatos corresponde a la Empresa Sanitaria del Biobío (ESSBIO), por lo que solicito oficiar a la Superintendencia de Servicios Sanitarios de la Octava Región para que nos entregue un informe acabado de la situación de los grifos de todas las comunas que comprende esta última.

Desde hace años intentamos que la mantención, reparación y funcionamiento adecuado de tales elementos esté a cargo de Bomberos. Se debe tener en cuenta que a ESSBIO le pagan por la mantención, lo que hace algunos años ascendía a mil 400 pesos mensuales por cada uno, resultando una suma interesante al registrarse un total de 600. Además, se debe tener en cuenta que representan un factor básico en el trabajo de los voluntarios.

Por eso, insisto en que la Superintendencia nos explique por qué el asunto sigue en manos de ESSBIO y no se ha logrado un acuerdo con Bomberos, para que los grifos funcionen cuan-

do se llegue a salvar casas o, como en el caso expuesto, retenes de las llamas.

Si no corregimos el problema a la brevedad, dicha empresa podrá ser objeto de demandas, porque alguien debe responder cuando tales implementos no se encuentran en operación, en la medida en que se instalan para enfrentar emergencias.

—**Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del Senador señor Navarro, conforme al Reglamento.**

SOLUCIÓN HABITACIONAL EN PEDRO DE VALDIVIA BAJO, CONCEPCIÓN. OFICIO

Asimismo, señor Presidente, solicito oficiar al Ministerio de Vivienda y Urbanismo para que nos proporcione un completo informe sobre la situación en Pedro de Valdivia Bajo, comuna de Concepción.

El programa “Quiero mi barrio” implicaba una solución habitacional para más de 2 mil familias, contemplándose para tal efecto el sector sur de La Mochita y la adquisición del terreno -hoy en litigio-, no la erradicación, porque los pobladores se instalaron en Pedro de Valdivia Bajo hace muchos años, a principios del siglo pasado, con bastante esfuerzo.

Queremos que quede radicada allí la mayor cantidad de ellos y que quienes no tengan cabida -porque es efectiva la falta de espacio, debido a los allegados- sean llevados, de mutuo acuerdo, a viviendas nuevas o usadas.

El acuerdo firmado por el Presidente Lagos, ratificado por la Primera Mandataria, no contempla la construcción de departamentos. La gente no está habituada a ellos, no los quiere, y ese derecho se debe respetar. Se aspira a viviendas de un piso, con patio, que permitan llevar la vida que ha sido habitual durante casi un siglo y que no se desea cambiar.

En ese sentido, estamos en deuda.

La señora Ministra de Vivienda constituyó, para estos efectos, un equipo especial en el ni-

vel central -se lo pedimos hace menos de un mes-, y se traspasó la responsabilidad desde la Secretaría Regional Ministerial al Servicio de Vivienda y Urbanización. Se han tomado medidas. Pero lo más importante es el tipo de solución que se entregará, la cual debe ser concordada con los vecinos, no en contra de su voluntad.

—**Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del Honorable señor Navarro, conforme al Reglamento.**

DEFINICIÓN SOBRE TERRENO PARA SOLUCIÓN HABITACIONAL EN LA MOCHITA, CONCEPCIÓN. OFICIO

Por otro lado, existe un juicio pendiente por el sector sur de La Mochita, en el cual -esto es increíble- el fiscal del Ministerio de Obras Públicas en la Región del Biobío demanda la titularidad de ese terreno mostrando, como prueba esencial, documentos de 1850 que acreditarían una propiedad familiar.

He visto esos papeles y son ilegibles.

Y la verdad es que un funcionario de esa jerarquía siempre tiene acceso a información privilegiada.

Hemos puesto los antecedentes en manos del titular de esa Secretaría de Estado, señor Sergio Bitar, y solicito que se le reenvíen.

Este último me manifestó que dicho abogado actúa en su calidad de ciudadano. Sin embargo, un servidor público, un abogado de la referida Cartera, con el grado de información privilegiada que maneja, no se encuentra en la misma condición que cualquier ciudadano para ejercer ese tipo de derecho.

Por lo demás, cuando se trazó la costanera entre Concepción y Chiguayante, no presentó ningún tipo de reclamación. Pero ahora lo hace cuando se van a construir viviendas.

A mí me “huele” que los vecinos de Pedro de Valdivia Alto, donde el valor de las casas es considerable, no desean vecinos pobres ni que se les estropee la vista al río Biobío.

Esa es la cuestión de fondo. Digámoslo con franqueza.

Y espero, también, una definición mucho más clara de la alcaldesa de Concepción, señora Jacqueline Van Rysselberghe, porque no ha sido “ni chicha ni limonada”. Lo que deseamos es la solución del problema, que los vecinos se queden, Y me alegraría mucho que la alcaldesa expresara su acuerdo, como lo refleja una carta que firmó. Pero ello no se ha traducido en nada concreto.

Puede que la crítica sea injusta, porque existe dicho documento, pero “la pelota” la ha tenido, básicamente, el Ministerio de Vivienda. El municipio no ha actuado. Si este último entra a jugar un rol ahora, me parecerá muy bien que se asuma la tarea con responsabilidad. En tal sentido, apoyaremos su trabajo.

—**Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del Senador señor Navarro, conforme al Reglamento.**

OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO A EX TRABAJADORES DE BELLAVISTA TOMÉ

Deseo recordar al señor Ministro de Hacienda, aquí presente, la situación de los ex trabajadores de Bellavista Tomé. Son 700 personas que desde hace cinco o seis meses no perciben ingresos, producto del cierre de la planta. Se mantienen conversaciones con el BancoEstado y con CORFO, pero mientras tanto es necesario un subsidio para la subsistencia de todos ellos.

El señor Alberto Arenas, Director de Presupuestos, tiene en su poder el presupuesto elaborado por los Ministerios del Trabajo y de Economía, así que espero que esa autoridad o el Ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco -no tengo ninguna duda de ello-, podrán cursar los recursos requeridos para la entrega del beneficio.

En definitiva, se trata de 700 familias de la comuna de Tomé, que registra la más alta cesantía de Chile: sobre 14 por ciento, osten-

tando tan triste récord con prescindencia del impacto provocado por el cierre de Bellavista Tomé, porque la encuesta del INE se realizó antes.

REFLEXIONES SOBRE PROYECTO DE LEY GENERAL DE EDUCACIÓN

De otro lado, señor Presidente, quiero referirme a lo que está encabezando la lista de preocupaciones de la ciudadanía: el proyecto de Ley General de Educación.

“¡Más Estado y menos mercado!” es lo que hemos dicho. Deseamos un rol más fuerte del primero.

Deseo señalar que las consideraciones pertinentes se encuentran en la página web del Senador que habla: www.navarro.cl, porque no alcanzaré a referirme a ciertas materias.

Ese es el debate de fondo.

Derecho a la educación frente a libertad de enseñanza. ¡Y no hay más!

Algunos no quieren al Estado en el ámbito educativo. Solo postulan al “Dios mercado”, al “señor mercado”. Eso ha llevado a que la educación pública, por el trato discriminatorio de que ha sido objeto, se encuentre como está: pésima, en el piso. Los jóvenes pobres reciben una mala enseñanza.

Así lo expresa un informe de 2004 de la OCDE, que señala que en Chile el sistema se halla “estructurado por clases sociales”. Agrega que el experimento educacional basado en mecanismos de mercado ha fracasado.

Y así lo demuestran naciones desarrolladas de Europa, entre las cuales se encuentra Finlandia, el país con mejor educación en el mundo, de la cual 98 por ciento es pública y gratuita.

Sin embargo, en Chile pretendemos mantener un sistema donde la educación es pagada y privada. ¡No entiendo nada!

Por eso, me extraña profundamente la actitud de mi Gobierno, y particularmente la del Ministro señor Viera-Gallo, ante la tozudez ex-

hibida para llevar adelante el proyecto de Ley General de Educación en contra de la gente, de los padres y apoderados, de los estudiantes, de los profesores, de los propios parlamentarios de la Concertación.

Si dicho Secretario de Estado quiere “un gallito”, lo tendrá. Pero, claramente, está violentando la dignidad del Congreso. Y aquí no vamos a ponernos de rodillas.

Deseo advertirle, señor Presidente, que el asunto deberá ser debatido. ¡Nos hallamos en el “buzón” del Gobierno! Las iniciativas llegan para ser discutidas en forma inmediata, sin escuchar a nadie. ¡Cerremos el Congreso y encarguemos a los presidentes de los partidos políticos elaborar la legislación...! ¡Le ahorraríamos una millonada al país...!

El Parlamento pierde efectividad, pierde sentido, aparte de lo desprestigiado que está, si el Gobierno insiste en legislar omitiéndolo, apelando a la mal llamada “lealtad”. Nosotros lo hemos dicho: somos leales a la Presidenta Bachelet, pero no vamos a ser incondicionales de algunos Secretarios de Estado, como la titular de Educación, que desea llevar adelante un acuerdo político alcanzado en La Moneda, y que tuvo como primer preámbulo la expulsión de la Ministra señora Provoste de dicha Cartera.

No entiendo el “avanzar sin transar” del Ministro señor Viera-Gallo. ¡Pensaba que solo lo practicaba en los tiempos en que militaba en el MAPU...! ¡Ahora lo ha actualizado...! ¡Ley General de Educación a toda costa!

Una definición ridícula, simple, inocua, del rol del Estado es lo que quieren votar mañana en la Cámara de Diputados. ¡Será responsabilidad de sus integrantes! Algunos serán consecuentes; otros se verán enfrentados a un conflicto personal y van a dormir mal esta noche. ¡Porque, en definitiva, tendrán que adoptar una definición! Confío en que habrá consecuencia en ese pronunciamiento.

Y espero que el Gobierno entienda que queremos apoyar a la Presidenta, que queremos

mantener la votación de la Concertación. Pero si el Gobierno y la Concertación se olvidan de la gente, no le pidamos a la gente que a la hora de emitir su voto no los castigue.

Hay algo que no comprendo. Cuando la Primera Mandataria crea el Consejo Asesor, lo que hace es buscar una salida para proteger la educación pública. Pero ¿qué dice Juan Eduardo García-Huidobro, Presidente de ese órgano, o Abelardo Castro, decano de los decanos de Educación de todo Chile? Que nada de lo esencial se halla recogido en el proyecto y que este “es absolutamente insuficiente para las demandas de los estudiantes”.

Los silencios, las omisiones de la ley, son graves. Lo afirma el señor García-Huidobro, decano de la Facultad de Educación de la Universidad Alberto Hurtado. Y también Abelardo Castro.

Claramente, aquí no estamos señalando que la Izquierda se ha opuesto a la iniciativa, que el Partido Socialista es desleal, que algunos Senadores o Diputados lo son con su Presidenta. Aquí la lealtad es con la gente. Y, por eso, pedimos que el Gobierno someta a un amplio debate el proyecto de Ley General de Educación y que, en definitiva, envíe el proyecto de Superintendencia, para controlar las platas.

Porque 61 por ciento de los billones de pesos que se gastan en el sector van a la educación particular subvencionada. Y no existe una Superintendencia. ¿Quién controla las platas en el único país en el mundo donde con dineros públicos se financia el sistema y se crea el lucro en educación?

Discutamos el establecimiento de una Superintendencia. Vamos a una iniciativa legal de quórum simple. Si la Derecha y la Oposición no quieren una ley orgánica constitucional adecuada al fortalecimiento de la educación pública, vamos a una iniciativa legal de quórum simple -repito-, que permita generar el “colchón” para poder efectuar con calma un debate de carácter nacional.

Y cuando llegue la elección presidencial y

Piñera o cualquier candidato de la Concertación les pidan a los ciudadanos sus votos, que les digan qué proyecto de educación quieren para el país. Porque este -ya lo he dicho muchas veces- no es un problema pedagógico: es profundamente ideológico, del tipo de sociedad que estamos formando. Así lo sostienen artículos publicados por la propia Ministra señora Mónica Jiménez, quien parte por decirlo.

Estoy por que efectivamente se realice un mayor debate sobre el proyecto de Ley General de Educación, por que la elección presidencial de 2009 sea el “plebiscito” para definir la clase de educación que se quiere. Eso permitiría que hubiera discusión entre todos los candidatos y coherencia entre el proponer y el votar.

Quiero hacer presente que la municipalización ha fracasado. Este es un debate con los alcaldes, desde luego, incluidos los socialistas. Nadie quiere soltar la educación. No me explico por qué. Más de 200 municipios están quebrados: tienen deudas millonarias por el no pago de imposiciones a los profesores y pierden plata todos los meses, todos los años. Cuando se pregunta a los alcaldes, dicen que quieren hacer cesar la municipalización.

Lo que hemos dicho es que se deben crear las corporaciones regionales de educación pública; terminar con la municipalización, que ha sido un fracaso desde 1981, y traspasar la responsabilidad a los gobiernos regionales, con más recursos -regionales y del nivel central-, de tal manera de lograr un impulso decisivo para fortalecer la educación pública.

Los profesores, por cierto, deben jubilar dignamente. En Chile, más de 180 maestros tienen más de 80 años. ¡Están viejitos! Y cinco de ellos tienen 85 años. Todos quieren irse, pero no pueden. Si lo hacen, ganarán un tercio de su ingreso actual. ¡No pueden! Tomaron la mala decisión de trasladarse al sistema de administradoras de fondos de pensiones. Los que se quedaron en el INP, se salvaron; los que se cambiaron a las AFP, se condenaron.

Por mi parte, solo quiero subrayar que,

efectivamente, la crisis educacional es total y que, en definitiva, lo que se requiere es una política integral.

Si el proyecto de ley llega al Senado, vamos a formularle indicaciones. Me niego a aceptar, en mi calidad de profesor, en mi calidad de Senador, que no voy a poder discutir la materia y presentar proposiciones, sobre las cuales he trabajado, durante largos y largos meses, con el Colegio de Profesores, con la Asociación Nacional de Padres y Apoderados (ANDEPA), con la Corporación de Padres y Apoderados (CODEPA), con la Asociación de Padres de Colegios Particulares Pagados, que, realmente, no tienen ningún derecho.

Porque el problema no es solo de los colegios municipalizados. Mis hijos están en la educación particular pagada, porque puedo costearla. Cuando quise ponerlos en algunas de las mejores escuelas de Penco, no había cupos y sí una larga lista de espera. Los colegios municipales buenos, que son escasos, siempre presentan esa dificultad. Y la lista es para quienes de veras no pueden pagar, para la postulación de buenos estudiantes hijos de padres de escasos ingresos. Los que podemos pagar lo vamos a seguir haciendo.

Por cierto, continuará vigente la educación particular subvencionada, que hoy es mayor que la pagada, la cual representa 6 por ciento. Actualmente, el sistema municipalizado está a cargo solo de la mitad de los educandos. Nadie quiere acabar con la primera: repito que va a seguir. La particular pagada, también. Siempre han existido. Lo que hemos dicho es que vamos a controlar las platas, va a existir una Superintendencia y vamos a fortalecer el rol del Estado en la educación. ¡Por eso se requieren dicho organismo y un proyecto de ley que sea debatido con tiempo y a nivel nacional!

Estuve con los profesores, con Jaime Gajardo.

La Ministra -en una actitud que no comparto- dijo que había un día de reflexión, no de paro. La verdad es que no la comprendo. No

ha recibido jamás ni a los estudiantes, ni a los profesores, ni a los padres y apoderados. Estos últimos han señalado que le enviaron cartas apenas asumió el cargo. Lo cierto es que la Ministra no tiene mucho interés en conversar.

Ella ha dicho que no es política, y lo acepto. No se requiere ser político para ser Ministro. Ella ha dicho que pertenece a la Iglesia Católica. También lo acepto. No le cuestiono su condición de fe para dirigir el Ministerio de Educación. Pero lo que no puedo aceptar, a estas alturas, en una jornada de paro nacional de profesores, de movilización de miles y miles de personas en todo el país, es que no se abra al diálogo.

¡Este es un Gobierno de diálogo! ¡Ganamos la democracia para dialogar, para participar, no para tener un Ministerio de Educación que no escucha a los profesores y a los estudiantes!

Me parece que a la Ministra la han mal informado. ¡Ojalá fuera así! Lo que está ocurriendo en Chile es un hecho grave. No se trata de un día de reflexión. Ella se equivoca; ofende a los profesores.

Y no digo que estos sean los buenos del caso. Enfrentan muchos problemas. Es preciso revisar el Estatuto Docente, para que la educación funcione mejor. Y hoy debemos dialogar con ellos, porque creo que todos los actores deben estar presentes a la hora de tomar decisiones respecto de qué hacer con la educación pública.

¡Más Estado y menos mercado! Así ocurre en el mundo desarrollado. Y esto no lo ha inventado ni Jaime Gajardo, ni Alejandro Navarro, ni la bancada de Diputados del Partido Socialista, ni Carlos Montes. Lo que hacemos presente es que la tendencia mundial apunta a que el Estado juegue un rol importante y determinante, por cierto, en los países a los que les va bien. No es el caso del modelo chileno que se quiere instaurar.

Algunos -entre ellos el Diputado Rossi, a quien le tengo un profundo aprecio, pero de cuya posición discrepo- han dicho que, si no

hay Ley General de Educación, nos quedamos con la Ley Orgánica Constitucional de Educación. Hace 20 años, cuando fui Presidente de la Federación de Estudiantes de la Universidad de Concepción, luchamos contra ese último cuerpo legal. Y sigue vigente. Me expulsaron dos veces de esa casa de estudios por combatirla. No hemos podido cambiarla.

Pero creo que se ha llegado a un punto de quiebre: o tiene lugar un proceso revolucionario, profundo, de cambio, en la educación, o condenaremos a nuestra sociedad a la aplicación de un sistema que genera educación para pobres y educación para ricos, educación para gerentes -seis por ciento de los jóvenes, que vienen de la particular pagada- y educación para todo el resto.

Lo anterior, incluida la particular subvencionada, que, por cierto, no es de mejor calidad, sino que selecciona. Es posible lograr buenos rendimientos cuando se elige a los mejores -alumnos de 6 o de 6,5- y se echa a los repitentes. Por eso les va bien a los colegios particulares subvencionados.

Y este debate, señor Presidente, ha atravesado a la Concertación. Porque en la Concertación hay muchos -entre ellos, también parlamentarios- que tienen colegios y a quienes les ha ido bien y se han enriquecido. Y en la Oposición y la Derecha igualmente hay muchos que tienen colegios y a quienes les ha ido bien y se han enriquecido. Como existe transversalidad cuando se trata de recursos, de plata, la verdad es que entre todos se cuidan las espaldas.

El negocio de la educación ha atravesado el alma de la Concertación y nos ha hecho mucho daño. La Concertación se ha mercantilizado. Y, particularmente en el aspecto que señalo, se han repartido los colegios a nivel nacional. No critico si se actúa correctamente. Hay muy buenos sostenedores particulares, pero también los hay muy malos. Y, lamentablemente, parece que estos últimos son los más.

Espero que cuando el proyecto llegue al Se-

nado podamos discutirlo, señor Presidente, y que se registre unanimidad para que no sea votado sin debate y sin escuchar a la ciudadanía. Si el Senado no procede en esa forma y simplemente vota un proyecto de ley de educación después de más de 30 años -porque en Chile jamás se ha discutido una iniciativa de esa índole por la ciudadanía-, habremos cometido un nuevo error y dado otro paso en el desprestigio de esta institución republicana, representativa, que todos queremos proteger y dignificar.

He dicho.

¡Patagonia sin represas, señor Presidente!

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Señor Senador, en el caso de los problemas que afectan a las personas que viven en Pedro de Valdivia Bajo, comuna de Concepción, que

participan en el programa “Quiero mi barrio”, quiero preguntarle si se trata de una reiteración de oficio, pues en la primera quincena de mayo ya se envió uno en el mismo sentido a la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo.

El señor NAVARRO.- Efectivamente, señor Presidente, es una reiteración de oficio.

El señor PROKURICA (Vicepresidente).- Ello se tendrá presente.

Habiéndose cumplido su objetivo, se levanta la sesión.

—Se levantó a las 19:39.

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción

