

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 354^a

Sesión 25^a, en miércoles 21 de junio de 2006

Especial

(De 12:23 a 14:7)

*PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, PRESIDENTE,
Y JAIME NARANJO ORTIZ, VICEPRESIDENTE*

SECRETARIO, EL SEÑOR CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, TITULAR

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

	Pág.
I. ASISTENCIA.....	923
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	923

III. ORDEN DEL DÍA:

Impacto en economía nacional de alza en precios de combustibles..... 923

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

- 1.- Proyecto de acuerdo de los señores Allamand, Coloma, Orpis y Romero, mediante el cual proponen respaldar la posición de la Cancillería y recomendar al Gobierno rechazar candidatura de Venezuela al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, con la finalidad que indican (S 871-12).
- 2.- Proyecto de acuerdo de diversos señores Senadores, mediante el cual proponen solicitar a S. E. la Presidenta de la República el envío de un proyecto de ley que modifique la actual estructura tributaria que afecta a las bencinas (S 870-12).

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

—Allamand Zavala, Andrés
 —Alvear Valenzuela, Soledad
 —Arancibia Reyes, Jorge
 —Ávila Contreras, Nelson
 —Bianchi Chelech, Carlos
 —Cantero Ojeda, Carlos
 —Chadwick Piñera, Andrés
 —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
 —Longueira Montes, Pablo
 —Matthei Fernet, Evelyn
 —Muñoz Aburto, Pedro
 —Muñoz Barra, Roberto
 —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
 —Zaldívar Larraín, Adolfo

Concurrieron, además, los Ministros del Interior, señor Andrés Zaldívar Larraín; de Hacienda, señor Andrés Velasco Brañes; Secretaria General de la Presidencia, señora Paulina Veloso Valenzuela; del Trabajo y Previsión Social, señor Osvaldo Andrade Lara; de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo Yaksic, y de Minería, señora Karen Poniachik Pollak.

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 12:23, en presencia de 23 señores Senadores.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- En el nombre de Dios, se abre la sesión.

III. ORDEN DEL DÍA

IMPACTO EN ECONOMÍA NACIONAL DE ALZA EN PRECIOS DE COMBUSTIBLES

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Esta sesión fue convocada para analizar el impacto del alza del precio de los combustibles en la economía nacional.

Si le parece a la Sala, se distribuirá el tiempo por Comités, al igual que en Incidentes.

Acordado.

Tiene la palabra el Senador señor Prokurica.

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, resulta del todo indispensable, para hacer un análisis serio de la actual situación que vive Chile, remontarse al origen de la carga impositiva que afecta a la ciudadanía en materia de combustibles; analizar el régimen histórico, la razón, el objetivo y sus causas, desde que nace hasta hoy.

Así, aparece de manifiesto que se trata de un impuesto que surge en la década de los ochenta, para financiar la reconstrucción de la infraestructura vial dañada por el terremoto de 1985, y que tendría vigencia transitoria, hasta 1988.

Sin embargo, no sólo debemos hacer un análisis histórico acerca de las razones o de las causas que le dieron origen, sino también respecto de las tasas que en un comienzo tuvo este tributo. Porque si en la actualidad es de 6 UTM por metro cúbico, cuando empezó a apli-

carse era de 2,5 UTM por metro cúbico.

Lo anterior significa que durante los Gobiernos de la Concertación este gravamen se ha casi triplicado, haciendo que Chile sea uno de los países con los valores de los combustibles más altos del mundo. Y esto no es porque los compre más caros, sino porque se les aplica una de las mayores cargas impositivas, lo que no tiene ninguna razón de ser si tomamos en cuenta que la recaudación fiscal por este motivo ha crecido considerablemente y que el Estado tiene superávit por todos los costados.

En los últimos años esta recaudación no ha parado de subir: el año 2005, el Fisco percibió 820 mil millones de pesos (unos 1.500 millones de dólares), un 10 por ciento superior a lo recaudado en 2004; para 2006, la Ley de Presupuestos contempla ingresos por alrededor de 862 mil millones de pesos, pero las proyecciones del Ministerio de Hacienda indican que este año se esperan 917 mil millones de pesos (unos 1.900 millones de dólares).

Como puede apreciarse, el ingreso fiscal no ha dejado de crecer.

Pero hoy en día, señores Ministros, estamos frente a una realidad aún más dramática.

No es cierto que el impuesto en cuestión perjudique a la gente con dinero; afecta especialmente a los más pobres, algunos de los cuales desembolsan más de 30 por ciento de sus ingresos; afecta también a la clase media, que en este país, con los gobiernos de Izquierda, tiende a desaparecer por la vía de empobrecer a los pobres y a la clase media, para que todos sean iguales.

¿Por qué digo esto? Porque tener automóvil en la actualidad -¡gracias a Dios!- no es un privilegio de gente rica, sino que, por el contrario, constituye una posibilidad para muchas personas que laboran en la pequeña y mediana empresas y que hacen de su vehículo un instrumento de trabajo.

Señor Presidente, una verdadera solución al problema de los combustibles no pasa por los fondos de estabilización implementados por el

Gobierno, ni por el nuevo que contiene el proyecto que veremos. Digámoslo por su nombre: este tipo de instrumentos no ayudan en nada a los chilenos; son sólo una justificación para manifestar que el Ejecutivo está preocupado del problema.

En la práctica, esta clase de mecanismo sirve cuando los precios suben y bajan. Pero ocurre que hace más de un año que sólo se incrementan. Y no van a disminuir, porque todo mundo sabe que con el actual nivel de consumo de China (40 por ciento de la producción mundial) y de India (un porcentaje similar), con todas las economías creciendo y con la cantidad enorme de vehículos que se han ido sumando al parque automotor, no puede ocurrir otra cosa que el precio internacional de los combustibles siga incrementándose. Por lo tanto, el fondo de estabilización anunciado con tanta propaganda no va a producir los efectos señalados.

Cuestión muy similar ocurre con el bono recién aprobado para la gente de los quintiles más desposeídos del país. Por supuesto, es mucho mejor para esas personas recibirlo. Pero digamos las cosas como son: ello significa meterles un billete por un bolsillo y sacárselos por el otro.

Hemos hecho durante años -por lo menos cinco- propuestas de solución; no ahora, ni tampoco propuestas populistas como algunos han dicho. Lo que estamos señalando es que el Fisco debe tomar conciencia de la verdadera debacle que le está produciendo a la economía de esas familias con el alza permanente del precio de los combustibles.

Hemos planteado que cada vez que el precio internacional sobrepase cierto margen, cada vez que en el país el valor de las bencinas aumente respecto de cierto monto, el impuesto específico baje, para compensar el mayor ingreso que por esa vía tendrían las arcas fiscales, de manera que al ya pesado problema del precio internacional, que no manejamos, no se sume una recaudación fiscal que se ha trans-

formado en un abuso. Porque en la actualidad todas las causas que dieron origen y razón de ser al tributo específico han desaparecido.

Además, se debe pagar peaje -un gravamen- para circular por todos los caminos de Chile.

Y como si esto fuera poco, basta con mirar los reportajes de los medios de comunicación para apreciar que en estos momentos hay miles, si no millones, de hoyos en las calles del país, y el Gobierno no dispone recursos para repararlos.

No le pedimos con este proyecto, como ha dicho alguien por ahí, una cuestión populista y demagógica. Lo que le pedimos es un esfuerzo mínimo. No le pedimos que recaude menos, sino que recaude lo mismo. ¡No le pedimos que recaude menos, sino que abuse menos! No pedimos subsidios del Estado para los chilenos, sino terminar con el subsidio que la gente de la clase media, la gente más modesta, está entregando al Estado.

Debemos acabar con la hipocresía que significa estar diciendo que se pretende ayudar a los más pobres cuando se mantiene una estructura impositiva que lo único que hace es destruir a las personas de más escasos recursos.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Orpis.

El señor ORPIS.- Señor Presidente, es un hecho que el precio internacional de la gasolina se está situando en valores superiores a los niveles históricos, y existen dudas respecto de su comportamiento futuro; es decir, si este aumento tendrá carácter permanente o transitorio. Todo indica que el combustible no va a experimentar una baja importante y que, por el contrario, su precio se situará sobre los 40 dólares el barril.

Tales alzas están teniendo un fuerte impacto en la población, en especial, en la clase media, que ha experimentado un progresivo acceso al automóvil; en la gente de trabajo como taxistas y colectiveros, que suman miles a lo largo del país, y en los sectores modestos por el au-

mento en el valor de los pasajes de locomoción colectiva.

Quienes hoy día reclaman una baja en el precio del impuesto específico tienen toda la razón.

Si se mira una secuencia a través de los años, se advierte cómo en forma creciente los automovilistas que utilizan gasolina han debido financiar al Gobierno central mediante los aumentos del IVA y del impuesto específico, y a las municipalidades y a las Regiones a través de los permisos de circulación. Además, por medio del cobro en las vías concesionadas, deben pagar lo que se ha invertido en carreteras.

En efecto, han tenido que soportar un progresivo aumento de tributos y financiar, tal como lo señalé, la construcción de carreteras y vías urbanas. En el caso del impuesto específico a los combustibles, éste ha subido desde 2,8 UTM el metro cúbico en 1990 a 6 UTM hasta la fecha. En cuanto al IVA, se ha elevado de 16 por ciento en 1990 a 19 por ciento en 2003. Esto significa que los automovilistas, por concepto de mayores gravámenes, aportan anualmente al erario 536 millones de dólares adicionales, suponiendo un valor de los combustibles en 600 pesos, o 488 millones de dólares, si dicho costo bordeara los 500 pesos.

Otro tanto ocurre por concepto de pago de Tag en las vías concesionadas y de peajes en las demás autopistas.

Analizadas las estadísticas respecto de las inversiones públicas en carreteras y vías urbanas, en definitiva el sector privado -o sea, quienes manejan- debe pagar alrededor de 6.992 millones de dólares para financiar todas esas obras.

Señor Presidente, el automovilista se ha visto sometido permanentemente a mayores cargas sin que haya una contrapartida cuando el precio del combustible sube de manera ostensible, como ha sucedido en estas semanas y en el presente año.

Es evidente que cuando el valor del carburante aumenta a los niveles que se registran

hoy día la situación es insostenible. El automóvil, tal como se ha señalado, dejó de ser un lujo; para muchos es un elemento de trabajo. Ahora la mayoría de las personas, con mucho esfuerzo -sobre todo de clase media-, tienen acceso a un vehículo.

Actualmente, el valor de la gasolina exhibe un fuerte componente de impuestos (específico e IVA), que explica el 46,4 por ciento de su precio final, suponiendo un costo por litro de 600 pesos. El Fisco recauda por este concepto alrededor de 1.422 millones de dólares, de los cuales 367 corresponden al IVA y 1.056, a impuesto específico. Por tanto, el precio base del combustible es 53,6 por ciento y el 46,4 por ciento restante es solamente tributo.

Los gobiernos, en el afán de aumentar sus ingresos, han encontrado en el impuesto específico un mecanismo eficaz y de fácil recaudación. De otra manera no se explica la fuerte alza que ha experimentado en el tiempo.

Sin embargo, este afán del Fisco por acrecentar sus entradas está teniendo un fuerte impacto sobre el presupuesto familiar, especialmente de la clase media, de la gente de trabajo. Sus efectos negativos son cada vez más masivos.

Mientras las remuneraciones, en promedio, crecen moderadamente, los costos que deben asumir las personas por diversos conceptos se elevan por sobre el incremento de su poder adquisitivo.

No por otra razón las fuertes alzas en el precio base de los combustibles, respecto de los cuales se aplican los impuestos, están teniendo un fuerte impacto en la opinión pública. Y el Gobierno, utilizando el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, ha tratado de neutralizar esta situación.

A raíz de lo anterior, señor Presidente, junto con el Senador señor Prokurica y en representación de la Alianza, hemos presentado un proyecto de ley que tiene por objeto, mediante un mecanismo permanente y transparente, neutralizar el impacto negativo de los altos

precios de la gasolina sobre vastos sectores de la población.

La lógica de dicha iniciativa es la creación de un impuesto específico móvil, que se gatillaría cuando el precio base de este combustible -o sea, sin impuesto- supere los 316 pesos por litro o cuando el valor final -incluyendo el gravamen- exceda los 600 pesos por litro. Se pretende anular la mayor recaudación por IVA que se produce al aumentar el precio base. Resulta paradójico que en un escenario de holgura presupuestaria como nunca antes la había tenido nuestro país y de aumento de precios de las gasolinas, no se intervenga sobre este impuesto.

Por esa razón, señor Presidente, hemos presentado una propuesta moderada, realista, que no tiene gran impacto fiscal, pero que protege a los contribuyentes, a quienes utilizan la gasolina, a los sectores de clase media y a la gente modesta, de las eventuales alzas que experimente el precio de los combustibles.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Solicito la autorización del Senado para que ingrese a la Sala el Director de Presupuestos, señor Alberto Arenas.

—**Se autoriza.**

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Escalona.

El señor ESCALONA.- Intervendré más adelante, señor Presidente.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Ominami.

El señor OMINAMI.- Yo también hablaré después.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.- ¡Llama la atención que los Senadores de la Concertación, que son locuaces, hoy día no quieran hablar...!

El señor OMINAMI.- ¡Queremos escucharlos a ustedes primero...!

El señor LARRAÍN.- ¡Ya han oído bastante...!

El señor NOVOA.- Señor Presidente, sería muy conveniente que el Senado y las autoridades de Gobierno escucharan a la opinión pública, a la ciudadanía y, en especial, a los sectores del transporte, tanto de carga como de pasajeros.

En la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, hemos oído los planteamientos de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, compuesta por 39 mil empresarios que representan el 80 por ciento de la carga que se mueve por tierra en el país, y de la FENABUS, integrada por 11.700 buses dedicados al transporte interurbano y responsables del traslado del 75 por ciento de los pasajeros en Chile.

El año pasado tuvimos un gran número de reuniones con los representantes de los taxis colectivos, quienes nos manifestaron los problemas tremendos que les genera el aumento de precios de los combustibles. Y respecto de la locomoción colectiva, todos sabemos que el valor de los pasajes acaba de subir.

Sectores muy relevantes de la actividad nacional, constituidos en su gran mayoría por micros, pequeños y medianos empresarios, que prestan un servicio importantísimo a la comunidad, están siendo afectados por el alto precio de los combustibles y por el elevado costo de transitar por las carreteras nacionales.

Con relación al precio de los combustibles, hay algo que el Gobierno de Chile no puede hacer: controlar las variaciones que experimenta en el mercado mundial. Nadie le está pidiendo algo semejante. Pero sí existe algo que puede hacer: no recargar con impuestos el ya excesivo costo de los combustibles.

En concreto, proponemos que el tributo específico que afecta a estos últimos sea eliminado o se aplique sobre la base de una escala móvil, de manera que baje cuando aumente el precio o suba cuando tenga lugar una disminución —y ojalá que algún día lo veamos— a niveles normales.

¿Y ello por qué? Porque, por efectos del impuesto al valor agregado, el Gobierno siem-

pre se beneficia con las alzas de precios en los combustibles. En efecto, en ese caso aumenta la recaudación del IVA. Es algo que perfectamente podría permitir una rebaja del gravamen específico.

Ése es el planteamiento, que se formula, no en nombre de los sectores más ricos, sino en el de los más necesitados, que son quienes usan la locomoción colectiva, y en el de los miles de pequeños y medianos empresarios que llevan a cabo el transporte de carga y de pasajeros en el país.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Gómez.

El señor GÓMEZ.- Señor Presidente, cada vez que mantenemos discusiones como la actual se genera la sensación de que en Chile se dispone de una caja de fondos con una cantidad ilimitada de dinero.

En lo relativo a impuestos, a recursos y al gasto, es preciso ser responsable. Y en ese sentido, cuando se suscita este tipo de debate y se apunta a bajar los tributos, la pregunta, para nosotros, siempre es: ¿y cómo enfrentar la cantidad de problemas sociales que está resolviendo la Presidenta Michelle Bachelet con las distintas asignaciones fijadas a los proyectos que se materializarán en el futuro?

Por lo tanto, en el ámbito que nos ocupa es errado, en nuestra opinión, buscar mayores o menores fondos en función de determinados impuestos, y fundamentalmente cuando se trata de aquel que grava la bencina.

No quiero decir con ello que lo que está pasando en ese rubro es algo ante lo cual debemos cerrar los ojos. Se han de estudiar fórmulas de solución que no tienen que ver, a lo mejor, con una rebaja, sino con la utilización de recursos en aspectos que pudieran ser importantes también para la ciudadanía.

No es razonable considerar una reducción del precio del combustible en forma pareja. ¿Por qué razón los Senadores obtendríamos una rebaja como la del resto de los ciudadanos cuando cada uno de nosotros, si utiliza un ve-

hículo particular, podría perfectamente pagar la bencina correspondiente, y cuando debe tenderse, en realidad, a soluciones diferenciadas?

Cabe recordar lo hecho por el Gobierno y lo explicado por el señor Ministro de Hacienda en varias oportunidades en cuanto a que el diésel, por ejemplo, no ha sufrido alzas. Por lo tanto, es necesario tener presente la cuestión en la perspectiva de buscar fórmulas distintas en función de los recursos de cada chileno.

Cuando se plantea que se discute acerca de situaciones que afectan particularmente sólo a quienes poseen recursos, es precisamente porque aquí se traza una línea común y no se efectúa una diferenciación.

A nuestro juicio, lo fundamental sería que, sobre la base del impuesto existente, pudiéramos trabajar en una innovación relacionada con combustibles menos contaminantes, por ejemplo. Se cuenta con cuadros demostrativos de lo que han significado cada día, en nuestro país, los estados de alerta ambiental; las consecuencias de los combustibles más contaminantes. Conviene utilizar recursos también para mejorar esas condiciones, y buscar nuevos recursos energéticos menos nocivos.

El expresar ante la opinión pública: “Nosotros estamos por la rebaja en el valor del pasaje en micro y por un transporte que implique menores precios” dice relación a un debate artificial, ya que, en definitiva, se tiende a una rebaja pareja y se restan al Estado los recursos para fines sociales que consigna el Fondo específico.

En cuanto al pago por el uso de carreteras, todos sabemos que una cantidad mínima de ellas se encuentran concesionadas, en tanto que otras no lo están. Si en éstas hay o no hay hoyos, constituye un tema de discusión. Pero ellas también deben ser reparadas con cargo al Fondo.

No es efectiva, entonces, la holgura de caja que parece darse a entender al país. Cuando existen medios limitados, en un Gobierno como el nuestro, representado por Michelle

Bachelet, los recursos deben darse a los sectores más pobres. Se requiere focalizar y no buscar rebajas parejas que, a la postre, sólo causan efectos negativos en los más desposeídos.

Pensamos que se deben estudiar medidas creativas acerca de cómo se utilizan las disponibilidades, pero no considerar rebajas de impuesto que finalmente llevan a preguntar de dónde sacamos dinero, por ejemplo, para seguir entregando el bono de 18 mil pesos que favorece a un millón 500 mil personas y para financiar el incremento en el monto de las pensiones aprobado hace poco tiempo, así como también el aumento de la dotación de Carabineros y de Investigaciones. Se trata de fondos destinados a fines sociales y que provienen de los tributos.

En definitiva, opino que se requiere ser responsable en cuanto a cómo discutir estos temas en los momentos centrales. No se trata de definir si somos o no favorables a la rebaja de los impuestos, porque coyunturalmente ocurren situaciones como la que nos ocupa, sino de tener presente una proyección de país.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra la Senadora señora Matthei.

La señora MATTHEI.- Señor Presidente, probablemente, el argumento que más escucharemos de parte del Gobierno y la Concertación es el que se acaba de expresar: si se disminuyen los impuestos, ¿qué se hace con todos los programas sociales que con ellos se financian?

Lo primero que deseo consignar es que estudios responsables de economistas que son más bien de la Concertación —por cierto, no pertenecen a la Alianza— señalan que en Chile la gran reducción registrada en la pobreza se debe, básicamente, al acceso a un empleo. Se estima, en efecto, que entre 75 y 80 por ciento de la gente que ha podido salir de la línea de la pobreza lo ha logrado, esencialmente, por esa razón, no por los planes asistenciales del Gobierno.

Y ése es un hecho. Si un economista o cual-

quier persona quiere leer esos *papers*, ahí están. Son preparados con la ayuda de la CEPAL.

Entonces, lo que deseo plantear inicialmente es si todos los programas sociales que hoy defenderán los Senadores de la Concertación están bien pensados, bien enfocados, bien ejecutados. Y, sobre todo, quisiera conocer un análisis respecto de si logran determinar alguna diferencia en la calidad de vida de la gente a la que supuestamente benefician.

En verdad, estamos llenos de programas sociales. Por ejemplo, el lunes, en la Comisión de Presupuestos, de todos los programas sociales y de Gobierno que se analizaron con expertos, sólo tres sufrieron enmiendas pequeñas. En los demás se hicieron modificaciones masivas. Y, en el fondo, se demostró que los proyectos estaban mal pensados, o mal ejecutados, o no estaban rindiendo frutos.

Deseo hacer constar que abundan construcciones financiadas con platas del Gobierno que están mal hechas, son innecesarias, o significaron un pago excesivo. En Obras Públicas menudean situaciones de puentes que se caen, de una segunda pista de aeropuerto dañada, de una carpeta de pavimento —como la de la Alameda, en Santiago— que a los pocos meses se deteriora. En la Región que represento, un liceo que costó prácticamente mil millones de pesos no ha funcionado ni un día. Y no lo hará. Deberán echarlo abajo, porque presenta fallas estructurales. En Combarbalá costó 800 millones de pesos un pueblito artesanal: no lo han usado ni una sola vez. Porque si los artesanos de la piedra lo hicieran, al segundo día morirían asfixiados por el polvo en los cubículos diseñados.

El señor PROKURICA.- ¡Y los programas contra el desempleo!

La señora MATTHEI.- ¡Para qué hablar de los programas contra el desempleo, que se utilizan mal!

No intento dar a conocer una lista, porque no deseo que tenga lugar una discusión odiosa. Sólo quiero señalar...

El señor GAZMURI.- ¡Por suerte...!

La señora MATTHEI.- Sí, por suerte. Lo que pasa es que a las bancadas de la Concertación les duele porque, en el fondo, desean que las cosas se hagan bien, al igual que lo queremos nosotros.

No trato de enrostrarles nada. Únicamente deseo dejar establecido que creo que los Gobiernos de la Concertación han puesto demasiado poco énfasis en determinar cómo logramos crecer más. En mi concepto, todos los presentes estamos de acuerdo en que en estas condiciones una tasa de crecimiento de 5 ó 6 por ciento no es buena. Y ésta no constituye una crítica al Ministro Velasco —quiero destacarlo—, ni a la Presidenta Bachelet. Es un esfuerzo que debiéramos hacer entre todos.

En verdad estamos creciendo muy poco. Nosotros tendríamos que estar buscando mil y una formas de aumentar la eficiencia y la eficacia con que son usados los recursos productivos, tanto en el sector público como en el privado.

Reitero: siento que se ha puesto demasiado poco énfasis en precisar cómo aumentar la eficiencia, cómo crecer más, cómo generar más empleo. Porque, al final, es la creación de trabajo la que saca a la gente de la pobreza. ¡Hasta cuándo seguimos con la idea de que mientras mayor sea el gasto fiscal, mejor! En último término, muchos de los programas oficiales tienen un solo objetivo: dar “pega” a todos los jefes de campaña, a todos los candidatos no elegidos, a todos los compañeros, a los camaradas y a la gente que está desocupada. ¡Ésa es la verdad!

Por ejemplo, en el famoso programa que, según entiendo, se llamaba “Orígenes”, pusieron a un dentista a cargo de él ¡Así fue el resultado también...!

El señor PROKURICA.- ¡Quién da un programa a un dentista...!

La señora MATTHEI.- Podrá ser muy buen profesional el caballero, pero eso no significa que sea un buen director de programa.

Señor Presidente, ojalá no caigamos hoy en la típica discusión de siempre: mientras nosotros decimos que es necesario rebajar impuestos, la Concertación nos responde: “¿Y cómo financiamos todos los programas sociales?” ¿Por qué no vemos cuáles vale la pena mantener, cuáles conviene enfocar más, cuáles es necesario sencillamente eliminar y cuáles se deben modificar? ¡Estamos llenos de programas sociales y de gastos fiscales que son pura grasa, que no benefician en absoluto ni el crecimiento, ni el acceso de la gente al empleo, ni la eficiencia, ni nada!

Por otra parte, tenemos a una clase media asfixiada.

No caigamos en el error de decir que los Senadores son las únicas personas que tienen auto. ¡Nunca en Chile había habido tantos vehículos! La clase media, por primera vez, está accediendo a ellos. Pero está asfixiada con las contribuciones, con el precio de los combustibles y con el IVA, que es cada vez más alto. Si quiere mandar a sus hijos a una educación decente, debe pagar por ella. La clase media no tiene acceso a los subsidios educacionales. La calidad de los colegios particulares gratuitos es horrorosa.

Señor Presidente, nosotros clamamos por la clase media, para que, ¡por favor!, se le rebaje la carga impositiva.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, en los escasos minutos que nos corresponden, no quiero entrar en el análisis de la parte técnica propiamente tal -la que, por supuesto, debe ser analizada por quienes dominan la materia-, sino hablar de la realidad que afecta al ciudadano en el día a día.

En primer lugar, estimo positiva la entrega por el Gobierno del bono de 18 mil pesos -va a favorecer a un millón 255 mil familias, con un costo de 41 millones de dólares- para compensar, hasta fin de año, el aumento de 20 pesos en

el pasaje del transporte público. Como se sabe, dicha cifra se ha calculado sobre la base de una familia de 4 personas, con un promedio de dos viajes diarios por cada una.

Yo celebro eso. Pero, como representante de una Región, me atrevo a señalar que el grueso de tal beneficio favorecerá especialmente a las ciudades que podríamos considerar como metrópolis, que no son más de ocho, diez o doce. En 346 comunas ese famoso transporte público no existe, por lo cual las personas se trasladan en sus propios vehículos, a diferencia de lo que ocurre en Santiago, en Valparaíso, en Concepción o en Temuco.

Hoy en día un obrero puede adquirir un auto. Actualmente hay un gran parque de vehículos usados. Si una persona tiene recursos económicos, puede acceder a uno nuevo. Pero la inmensa mayoría de los vehículos que utilizan los sectores mencionados son bencineros.

Conforme a antecedentes que me fueron proporcionados, los quintiles más ricos se ven favorecidos con esta situación -lo que puede corresponder a la realidad-, porque viajan más y tienen mayor capacidad de desplazamiento.

Sin embargo, mi intervención se focaliza en los quintiles 1, 2 y 3, que representan a muchos millones de chilenos. Y como señalé en otra oportunidad, quienes los integran también poseen vehículos y acceden a 7,4 por ciento del ingreso total del país, en tanto que el quintil más alto se lleva el 43 por ciento.

El señor ÁVILA.- ¡El 47!

El señor MUÑOZ BARRA.- El 47 por ciento.

¿Qué ocurre entonces?

A las personas que tienen un vehículo y que son parte de los quintiles 1, 2 y 3 -lo digo con el mayor respeto y afecto por el señor Ministro, pues voy a emplear una expresión popular- las tiene hasta la coronilla el que la bencina suba 15 pesos una semana y a la siguiente baje 7, y así en forma permanente. Nunca tienen una visión real de lo que deberán pagar dentro de un tiempo prolongado, pues el precio sube

y baja constantemente.

Entonces, el ciudadano común y corriente se pregunta por qué no buscar un sistema que signifique que si baja o sube el precio del petróleo, el de los combustibles no varíe. O sea, que la gente sepa cuánto va a pagar. Puede ser una ecuación muy sencilla y simple, que han de buscar los técnicos. Se trataría de un porcentaje, para evitar un traumático desastre al Gobierno, o al Ministerio de Hacienda, si los precios se van a las nubes.

¿Por qué pongo énfasis en lo que señalo, señor Presidente? Para que no se siga sosteniendo que es sólo un sector el perjudicado.

Repito: quienes están en los quintiles 2, 3 y 4 tienen vehículos.

Según una encuesta del año 2004, en la Región de Tarapacá había un total de 96 mil 734 vehículos (71 mil 333 bencineros, 25 mil diésel y 119 a gas); en la de Antofagasta, 79 mil 571 (67 mil 353 bencineros y 12 mil 218 diésel); en la de Atacama, 40 mil 537 (29 mil 457 bencineros, 11 mil diésel y 2 a gas); en la de Coquimbo, 80 mil 567 (67 mil 443 bencineros, 13 mil diésel y 45 a gas); en la de Valparaíso, 259 mil 333 (225 mil 214 bencineros, 33 mil 989 diésel y 84 a gas); en la del Libertador General Bernardo O'Higgins, 121 mil (99 mil 948 bencineros, 21 mil 253 diésel y 3 a gas); en la del Maule, 128 mil 413 (103 mil bencineros, 24 mil diésel y 2 a gas); en la del Biobío, 226 mil 381 (190 mil 919 bencineros, 35 mil 445 diésel y 17 a gas); en la de La Araucanía -que es la que represento-, 99 mil 114: 83 mil 874 bencineros, 15 mil 216 diésel y 24 a gas); en la de Los Lagos, 123 mil 146: 101 mil 828 bencineros, 21 mil 313 diésel, 4 a gas y uno eléctrico); en la de Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo, 13 mil 558 (10 mil 937 bencineros y 2 mil 621 diésel); en la de Magallanes y de la Antártica Chilena, 40 mil 563 (28 mil 220 bencineros, 10 mil 446 diésel -por razones que todos sabemos- y 1.897 a gas), y en la Metropolitana, 989 mil 499 (879 mil 43 bencineros, 110 mil 333 diésel, 114 a gas y 9

eléctricos).

¿Qué estoy diciendo con esto, señor Presidente? Que cuando las bencinas experimentan grandes fluctuaciones no sólo se está creando un problema a los quintiles más ricos, como se ha señalado acertadamente -a lo mejor estoy en un error; no sé cuál es la opinión de los Senadores de estas bancas ni de las de enfrente-, pues yo también he visto a obreros, a pequeños técnicos, a gente muy sencilla que posee un vehículo, que no se caracteriza por ser último modelo. De tal manera que no se trata de una situación baladí.

Espero que, si mañana o pasado los camioneros y los transportistas van a una huelga de carácter masivo, no vaya a ocurrir que rápidamente se adopten medidas que enfoquen en forma diferente el problema. Porque lo cierto es que hoy estamos señalando que la situación es bastante hermética y nos tiene muy apretados.

Confío en que los argumentos que ha entregado el Ejecutivo en este minuto -que son muy serios, por lo demás- tengan la fuerza necesaria para que quienes representamos a la ciudadanía y ostentamos cargos públicos no estemos planteando un día una cosa y, posteriormente, debamos señalar otra.

Ésa es la preocupación que me asiste. No estoy atentando contra el Gobierno ni sus políticas; soy un hombre de la Concertación. Sin embargo, señor Presidente, señor Ministro y Honorables colegas, también tengo la responsabilidad de representar lo que la gente me manifiesta cuando visito mi Región.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, sin duda, el impuesto específico a los combustibles constituye una de las razones del alto precio que pagamos por ellos. Pero no es la única.

Creo que también debemos mirar lo que ocurre con la Empresa Nacional del Petróleo. A modo de ejemplo, el año 2004 la ENAP tuvo

utilidades por 117 millones de dólares y el 2005 éstas se elevaron a 198 millones de dólares.

Resulta demasiado curioso que, mientras los automovilistas, los transportistas y todos quienes deben utilizar la locomoción colectiva tienen que pagar más caro por los combustibles y esos servicios, la ENAP obtenga mayores utilidades, no obstante haber tenido una importante disminución en su margen de explotación. Ello probablemente significa que además estamos traspasando a los transportistas, a los automovilistas y a los usuarios de la locomoción colectiva las tremendas ineficiencias que exhibe la ENAP en los costos de refinación.

Pero, aparte lo anterior, aquí se produce una suma de intereses para el Estado chileno, que determina las normas de refinación que deben cumplir los combustibles, pues, curiosamente, la única empresa que cumple con ellas es la ENAP, transformándose así en un monopolio. Y, por esa vía, los automovilistas, los transportistas y quienes hacen uso de la locomoción colectiva terminan pagando lo que aquélla dice que se debe pagar.

En consecuencia, tenemos que mirar bien lo que está ocurriendo al interior de esa empresa pública; examinar con atención sus ingresos y costos de explotación; saber qué acontece con las inversiones que ella posee en el extranjero, porque hemos sabido, por ejemplo, que ha perdido significativos recursos en una iniciativa de exploración en Colombia.

¿No será que parte de ello también se está traspasando al costo de los combustibles, haciendo que tales mermas sean absorbidas por los automovilistas y transportistas chilenos?

Aquí se ha planteado con fuerza y con razón una disminución paulatina de los impuestos específicos a los combustibles, porque, como se ha dicho, es un tributo que se estableció bajo otras condiciones y finalidades.

Estoy plenamente de acuerdo en que debe existir voluntad política para revisar esta mate-

ria. Pero eso no es lo único. Tenemos que partir desde más atrás. Es necesario examinar lo que está ocurriendo con la ENAP y acabar con este monopolio estatal donde existe una duplicidad en la que el Estado fija las normas sobre los combustibles y la referida empresa es la única que las cumple. A mi juicio, ahí se está dando una complicidad que termina siendo pagada por los consumidores.

Señor Presidente, me llama profundamente la atención lo que hizo la ENAP la semana recién pasada respecto de los precios de los combustibles que rigen hoy. ¡Es curioso que la gasolina de 93 octanos baje de precio, la de 95 suba levemente y la de 97 se eleve mucho más! ¿Cuánto de arbitrariedad hay en esta fijación de precios? ¿Será menester revisar las normas con las cuales la ENAP los determina? ¿No será que el clamor ciudadano por que descendiera el impuesto específico la indujo a aplicar una norma especial para establecer el precio de los combustibles de esta semana y así disminuir el de la bencina de 93 octanos? ¡Es demasiado extraño!

Creo que es nuestro deber exigir transparencia en la forma como la ENAP fija sus precios. Tenemos la obligación de saber cómo lo hace. Lamento que en este minuto se haya ausentado de la Sala la señora Ministra de Minería y Energía –me dicen que vuelve en seguida-, porque me gustaría que le respondiera a la Sala en qué forma y bajo qué normas la ENAP está hoy determinando los precios.

En mi opinión, es necesario observar a dicha empresa, porque puede ser que ahí esté la fuente de los altos costos que inciden en el elevado precio de los combustibles que en este momento estamos pagando los chilenos.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Ominami.

El señor OMINAMI.- Señor Presidente, me ha parecido importante tratar de escuchar con la mayor atención los argumentos de quienes pidieron esta sesión especial, en la expectati-

va de que se pudieran entregar quizás nuevos y buenos razonamientos. Sin embargo, debo confesar con cierta decepción que no ha habido ni grandes, ni buenos, ni nuevos argumentos. Probablemente, pequé de optimismo.

En todo caso, ya que se ha convocado a una sesión del Senado, considero relevante debatir en serio sobre estas cuestiones. Para ello es fundamental tener presentes cinco o seis puntos, dado que son constataciones que no pueden ser objeto de discusión, porque son hechos.

En primer lugar, un país como Chile, que no es productor de petróleo, no puede vivir en la fantasía, sino en la realidad. Si los precios suben fuertemente a nivel internacional, con tendencia quizás a permanecer en el tiempo, es muy importante asumir tal situación y no vivir en la irrealidad.

Es conveniente que se sinceren los precios. No podemos decir a la gente que consuma igual combustibles, independiente de las alzas o de las bajas que se produzcan en el mercado internacional. Si el precio del petróleo tiende a subir cada vez más, es muy relevante que la gente sepa que éste es un bien escaso y caro que debe emplear de manera responsable. Eso es lo primero.

En segundo término, es preciso hacer pedagogía respecto de la opinión pública. El impuesto específico no es un porcentaje, sino un cargo fijo. Pero Sus Señorías no lo dicen con claridad.

El señor LARRAÍN.- ¿Y el IVA?

El señor OMINAMI.- Voy a eso.

El impuesto específico -donde los Honorables colegas han puesto la atención- es un cargo fijo.

El señor PROKURICA.- ¡Eso es obvio!

El señor OMINAMI.- Y por tanto, no hay un negocio tributario -como algunos sugieren- a partir del impuesto específico.

El señor PROKURICA.- ¿Y con el IVA?

El señor OMINAMI.- Señor Presidente, escuché con paciencia al Senador señor Prokuri-

ca, en la esperanza de que manifestara alguna cuestión de interés. Deme la posibilidad de decirle algo interesante y después me contesta.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- ¡Ruego a Sus Señorías dirigirse a la Mesa!

El señor OMINAMI.- Me excuso, señor Presidente.

El señor PIZARRO.- ¡Seamos optimistas...!

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- ¡Silencio, por favor!

El señor PROKURICA.- ¡Lo somos!

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Puede continuar, señor Senador.

El señor OMINAMI.- Señor Presidente, es importante tener presente que la recaudación, particularmente por concepto del impuesto específico, cae porque se produce cierta disminución en el consumo de combustible dentro de un margen pequeño, ya que es bastante rígido, inelástico.

Es cierto que, si hay un negocio tributario, éste se halla vinculado con el IVA. Me parece fundamental tenerlo en cuenta -al final de mi intervención haré una propuesta al respecto-, porque al tratarse de un porcentaje, se transforma en un impuesto variable desde el punto de vista del monto, toda vez que se va aplicando a un precio que ha venido creciendo en el último tiempo.

Ése era un segundo punto que estimaba conveniente dejar establecido.

En tercer lugar, el impuesto específico a los combustibles es, sin duda, progresivo. Distinto es el caso del IVA -ya discutimos sobre esto-, que es manifiestamente regresivo. Dicho tributo es progresivo y lo pagan los sectores de mayores ingresos. ¡El 20 por ciento de éstos paga más del 60 por ciento de todo lo recaudado por concepto de impuesto específico!

Entonces, que la Oposición tenga presente que cuando dice "Eliminemos el impuesto específico" está beneficiando esencialmente al 20 por ciento más rico de la población. Eso es así. No es un cuento. El 20 por ciento de ese

segmento paga más de la mitad del impuesto específico. Y, a diferencia del IVA, la parte de dicho tributo en la canasta de consumo de los sectores populares es muy baja, porque quienes los conforman gastan en micros y éstas no funcionan con gasolina, sino con diésel. Y la recaudación del impuesto específico por concepto del diésel es sustancialmente menor, porque todos sabemos que corresponde a la cuarta parte del que afecta a las gasolinas.

Por consiguiente, también creo significativo ir puntualizando estos hechos para que hagamos un debate en serio.

En cuarto término, en algunas intervenciones se ha vuelto a plantear que hay bonanza fiscal producto de los altos precios del cobre, y que eso le permitiría al Estado tomar las medidas que manifiesta la Oposición en cuanto a rebajar o eliminar el impuesto específico a los combustibles.

Ésa es la peor solución de todas. Justamente lo que no hay que hacer es comprometer la pérdida de ingresos permanentes, que resultaría de la disminución o de la eliminación del impuesto específico, como contrapartida de la percepción de ingresos transitorios. Todos sabemos que el precio del cobre no se va a mantener en los niveles actuales. Ignoramos en cuánto va a caer, pero sí sabemos que lo hará.

Por tanto, es preciso dejar de lado el argumento de la bonanza fiscal, porque es esencialmente transitoria y, por ende, no se pueden establecer compromisos permanentes en torno a ella.

En quinto lugar -es un tema bien de fondo-, al Estado no le sobran los recursos...

El señor PROKURICA.- Le faltan...

El señor OMINAMI.- Creo que si el país desea tener cohesión social; integración social; pagar pensiones dignas -como todos queremos-; mejorar la calidad de la educación -aunque podemos discutir mucho sobre el particular, estamos de acuerdo en que hay que incrementar la subvención-; continuar haciendo esfuerzos por perfeccionar la infraestructura

escolar; aumentar las dotaciones policiales; optimizar la calidad de las viviendas; invertir en barrios, en urbanización, requiere mucho dinero.

En el curso de los próximos meses vamos a iniciar un debate sobre la reforma previsional, y espero que podamos garantizar la existencia de un pilar solidario poderoso que permita a la gente con una historia laboral difícil no quedar condenada a una pensión indigna. Pero eso también va a significar muchos recursos, y no creo que éstos sobren. Más aún, puedo afirmar con total certeza que no hay ningún país en el mundo con nuestro nivel de desarrollo que, con una carga fiscal de 18 por ciento, exhiba altos grados de cohesión social. Nuestra carga fiscal es baja para el estado de progreso que tenemos. Y desafío a hacer esta discusión.

En sexto lugar, distinto es el tipo de estructura tributaria que poseemos en Chile. Aquí los impuestos indirectos son muy altos, y los directos, muy bajos.

A mí me parecería lógico que se señalara "Mire, discutamos los impuestos indirectos en nuestro país". Desgraciadamente, tuvimos una discusión acerca del IVA. Todo el mundo sabe mi posición al respecto, pero consecuente con esa línea, consideraría lógico, por ejemplo, que se planteara la posibilidad de rebajar el impuesto específico a los combustibles, pero sobre la base de compensarlo con un aumento del impuesto a las utilidades de las empresas, que es manifiestamente bajo.

Eso sería un planteamiento razonable. Modificar la estructura tributaria en un sentido más progresivo. Ir disminuyendo la parte impositiva indirecta, que es excesivamente alta -sobre el 50 por ciento-, e ir focalizando la carga tributaria en los sectores de más altos ingresos, cosa que por desgracia no sucede en el país.

Pienso que los seis puntos que mencioné son importantes para hacer un debate en serio.

En la medida en que no tengamos la posibilidad de intervenir modificando la estructura

tributaria, me parece bien lo que se ha realizado. Creo lógico que se entregue un bono a los sectores más modestos del país -no por casualidad se aprobó unánimemente en el Congreso Nacional- y, además, buscar un mecanismo de estabilización.

Por último, en algunos momentos más vamos a tener una discusión en Comisiones unidas respecto a los mecanismos del Fondo de Estabilización, y sería lógico que el diseño de éste se fundara en un principio de neutralidad tributaria.

No me parece bien que el Estado haga negocio con lo que es una mala noticia. No es bueno que, producto de aumentos excesivos, termine siendo beneficiario y colocando en una situación difícil, no sólo a los sectores de más altos ingresos -pues todos estamos de acuerdo en que hoy el tener un automóvil no constituye un privilegio o un monopolio de estos últimos-, sino también a los sectores medios e incluso a sectores populares que han accedido a la propiedad y uso de un vehículo.

Por lo anterior, no considero correcto que en las condiciones de precio e intereses actuales debamos incentivar el uso del transporte individual. Lo lógico sería establecer mecanismos que más bien lo desincentiven, pues lo que se precisa es estimular el transporte colectivo.

De cualquier manera, me parece básico tener un sistema del tipo del Fondo de Estabilización asentado en un principio de neutralidad tributaria. De modo que, particularmente todo lo que el Estado gane a partir de determinado precio de referencia debido a una mayor tributación por concepto de IVA, pueda ser reintroducido en el Fondo para operar como crédito y, por esa vía, suavizar las alzas que se han venido manifestando durante el último tiempo.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Arancibia.

El señor ARANCIBIA.- Señor Presidente, deseo hacerme cargo de algunas declaraciones y comentarios formulados por la señora

Presidenta de la República en los últimos días con relación al tema que estamos analizando. Literalmente, ella señaló: "Cualquier cambio al gravamen de las gasolinas significa para el fisco recibir cerca de 500 millones de dólares menos, que se están gastando hoy día para gasto social, para construcción, pavimentos..." y otros.

Sus dichos estarían motivados por los constantes mensajes de la Oposición, los que habría calificado de incoherentes, pues piden bajar los impuestos, pero también aumentar el gasto. La verdad es que la Oposición tiene una actitud negativa frente a los impuestos -particularmente, a su aumento-, pues cree que las personas, en su capacidad para gastar, lo hacen bien; en todo caso, mejor que la burocracia gobernante.

Por ello, consideramos que la situación es mejor mientras más bajos son los impuestos.

Y respecto al gasto, lo que pedimos no es gastar más, sino gastar bien.

La Presidenta de la República maneja una cifra estadística que difiere algo de la que acabamos de escuchar a un Senador que me antecedió en el uso de la palabra, en el sentido de que 65 por ciento del gasto en combustible lo realiza el 40 por ciento más rico de la población, no el 20 por ciento (hay variaciones, pero señalarlas implicaría entrar en detalles demasiado finos).

Curiosa estadística, en todo caso, porque la percepción ciudadana, la que a uno le llega, es que el mayor gasto en combustibles en el país lo realizan quienes más se movilizan: camioneros, micreros, colectiveros; y, ciertamente, el impacto del alza en el precio de aquéllos repercute en las personas que deben pagar fletes o pasajes por utilizar los medios de transporte pertinentes.

El transporte masivo es indudablemente el que, conforme a la percepción ciudadana, realiza el mayor gasto en combustibles.

De todos modos, quienes manejan automóviles Mercedes Benz no son los que más des-

embolsan por ese concepto. Si así fuera, este país sería fantástico: estaría a la cabeza de las naciones desarrolladas.

Quiero leer a Sus Señorías, de los muchos e-mails que me llegaron sobre esta materia, uno de una ciudadana chilena desesperada. Se trata de doña Marcela Sánchez, quien me expresa lo siguiente:

“Hola, me encuentro muy molesta por toda esta situación, la presidenta dijo que quería soluciones y no actuar después de los problemas.

“El alza de Combustible como familia nos afecta grandemente, no estamos con los bonos porque nosotros somos de clase media; es más, si quiere le envío la liquidación de sueldo para que vea que millonarios no somos.

“Vivo en un mal barrio, y salir a las 6 de la mañana es riesgoso; a mi marido lo asaltaron violentamente, y es ése uno de los motivos para que él viaje al trabajo en el auto.

“Por lo demás transporta a los hijos de nuestros vecinos que salen a la misma hora para el colegio, que queda en Ñuñoa, y además pasa a buscar a su compañera de trabajo y a su padre. ¿Usted cree que esto es usar el auto en demasía? Es netamente necesario. No ganamos más y la bencina es cada día más cara.

“No queremos ser clase media empobrecida, queremos vivir dignamente, y con las soluciones puestas por el gobierno nos vemos siempre afectados, dejados de lado, nadie piensa en nosotros, abandonados por este gobierno.

“Vivo en Puente Alto en la Villa Las Torres. Si piensan que viviendo en este lugar puedo ser millonaria, como acaba de hablar un Senador, quiero decirles que bajar los impuestos a la bencina ayudaría a la clase media, la que realmente necesita el auto, la que va a dejar al colegio a sus hijos y debe pasar temprano a buscarlos, la que ayuda a sus vecinos a acercarse a sus hijos al colegio, la que va recogiendo a la familia y compañeros de trabajo por el camino, sin pedir nada a cambio. No a los 4x4, como decía el Senador que estaba ahora en televisión. Mi auto es un Fiat Palio, y no se parece

en nada a un 4x4.

“Desilusionada, se despide Marcela Sánchez.”

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Terminó su tiempo, señor Senador.

El señor ARANCIBIA.- Concluyo de inmediato, señor Presidente.

El señor CHADWICK.- ¡Estaba hablando la señora Marcela...!

El señor ARANCIBIA.- ¡Ahora voy a hablar yo...!

Por lo anterior, estimo que el impuesto específico debería operar a base de las expectativas de recaudación consideradas en la formulación presupuestaria. Pero con los actuales precios de los combustibles se han superado largamente todas las previsiones, afirmación que han hecho aquí, en forma transversal, Senadores de los distintos sectores. Por ende, me sumo a quienes consideran razonable revisar el impuesto específico a los combustibles a partir de determinado precio promedio, aseveración también hecha en esta Sala, de manera transversal, por diversos Parlamentarios. Y me gustaría que el Gobierno escuchara, porque el clamor de la gente lo va a llevar, finalmente, a adoptar una resolución contra lo que pareciera ser su voluntad en este momento. Pero ya será tarde, inconveniente, y seguirá legitimando un sistema de presión para obtener respuestas a las justas necesidades de la población.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, no cabe duda de que existe un clamor nacional por el alza constante en los combustibles. Y él proviene de todos los sectores. Porque los obreros, los trabajadores, hoy día tienen automóvil gracias al progreso experimentado en estos 16 años de Gobierno de la Concertación.

Incuestionablemente, el país ha avanzado. En mi Región terminamos con todos los campamentos; ha habido mejoría en infraestructura educacional, en el sector salud, en los cami-

nos, en las viviendas, en fin.

A nivel nacional, se han construido un millón trescientas mil viviendas. Veinte mil han presentado fallas. Pero se habla sólo de esas veinte mil. Siempre lo malo es noticia; lo bueno no lo es. Y está en la Biblia: el ruido no hace bien y el bien no hace ruido. Se destacan sólo los errores, pero no el enorme progreso que hemos tenido.

Ahora bien, la mayoría de los impuestos específicos han sido aumentados por nosotros, a petición del Ejecutivo. Y hemos autorizado los incrementos del caso para que lo recaudado se destinara a los planes sociales que han ayudado al desarrollo de Chile.

Es efectivo -se lo digo al Senador señor Arancibia- que existe un clamor nacional, y también, una preocupación de todos nosotros. Ahora es preciso determinar qué es lo sensato e inteligente para abordar el problema.

Todos hemos sido testigos de que en los últimos años se ha registrado un fuerte incremento en las fluctuaciones de los precios de los combustibles, lo cual ha generado incertidumbre y preocupación en el público. El Gobierno está consciente de ello. Así lo señaló la Presidenta de la República el 21 de mayo pasado.

En el último tiempo hemos observado, no sólo un aumento significativo en las oscilaciones de los valores de los combustibles, sino también un alza considerable en el nivel de demanda. Los elevados precios son un fenómeno mundial. Chile no constituye excepción. Nuestro país no produce petróleo: compra más de 90 por ciento del que se consume a nivel interno.

No obstante, y con el propósito de mitigar los efectos del incremento del precio de los combustibles en los más desposeídos, precisamente en quienes se movilizan en buses, el Gobierno, con acuerdo del Congreso Nacional, dispuso el otorgamiento de un bono especial de 18 mil pesos, cantidad que, según señaló el señor Ministro de Hacienda, frente al alza de 25 pesos en el pasaje, en el caso de

un grupo familiar compuesto por cuatro miembros alcanza para cubrirla de aquí a diciembre próximo.

Además, el Ejecutivo, pensando en el bienestar de un amplio sector de la población, presentó un proyecto de ley -se analiza en este momento en las Comisiones unidas de Minería y de Hacienda y lo trataremos en la Sala esta tarde- que materializa su compromiso con la existencia de un mecanismo estabilizador que permita reducir los vaivenes en los precios de los combustibles.

Con las modificaciones que plantea dicha iniciativa, es evidente que mejorará el sistema de estabilización contemplado en la ley N° 20.063, cuya aplicación práctica ha demostrado la factibilidad de perfeccionarlo en diversos aspectos.

Entonces, además de prorrogar la vigencia del sistema existente, es necesario modificar los mecanismos destinados a posibilitar que las alteraciones en los precios no sean semanales, sino una o dos veces al mes, y que el Fondo de Estabilización opere efectivamente en beneficio de los usuarios, para lo cual el proyecto contempla, por un lado, que la ENAP sea el articulador de las alzas y bajas, y por otro, que las diferencias que se puedan producir por concepto de pérdidas sean liquidadas por el Tesoro Público una vez al año.

Por lo tanto, éste es un problema que nos preocupa a todos. Y esperamos encontrar la mejor salida, sin perjudicar la estabilidad y la seriedad económica con que hemos manejado nuestro país durante los últimos años.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, siento que las reflexiones que hoy día estamos haciendo acerca de una situación que es del todo objetiva y angustiante adquieren ribetes especialmente dramáticos cuando las efectuamos desde la perspectiva de los que habitan en Regiones distintas de la Metropolitana, quie-

nes también son chilenos.

Esas personas están viviendo en un mundo bastante irreal. Muchas veces son observadoras, espectadoras del acontecer, y no se sienten protagonistas ni actores de lo que debe ser la integración de un Chile real.

Percibo que la descentralización se ha quedado en el medio del camino; que la regionalización no tiene médula ni sustancia, y, particularmente, que la discriminación entre los sectores urbanos y rurales es cada vez más creciente y abrumadora.

¿Cómo explicarle a alguien que vive en Regiones las ingentes inversiones públicas que se efectúan en las grandes urbes del país? ¿Cómo explicarle la discriminación que significa el costo para Chile de una persona que vive en Santiago, en la Región Metropolitana, con respecto al de una que habita en Regiones?

Es muy difícil. Constituye -yo diría- una tarea casi colonizadora el seguir viviendo en Regiones.

Agreguemos a ello que las grandes situaciones de desmedro que afectan a las Regiones se deben a las distancias que han de recorrerse, las cuales implican la utilización de vehículos modestos por personas modestas.

Basta con apostarse a la salida de cualquier planta de revisión técnica de Regiones y conversar con gente que de manera angustiada nos dice: "Senador, simplemente, no comprendo que a nosotros nos exijan los mismos estándares y parámetros que a los vehículos de las grandes ciudades".

En la actualidad estamos advirtiendo en Regiones que cada vez es mayor el número de personas que viven al margen de la ley. Porque sucede que no hemos comprendido ni interpretado la situación que están viviendo.

Sumemos a eso la forma de financiar la infraestructura vial. Y decir que el impuesto específico es un gran colaborador para tal efecto, sencillamente, significa faltar a la verdad.

Esas personas saben lo que es una concesión, lo que es pagar un peaje y un permiso de

circulación.

En consecuencia, cuando se habla de las compensaciones a través de bonos, me gustaría que se hiciera una encuesta para saber si la gente de trabajo -el pequeño empresario, el pequeño comerciante, el pequeño productor agrícola- entiende las razones para no recibirlas. Probablemente se trata de una ficha CAS desvirtuada o mal hecha.

Creo que debemos preguntarnos si estamos legislando para todos los chilenos o si sólo nos preocupamos de un sector.

Señor Presidente, cuando se habla de las inversiones públicas realizadas en las grandes ciudades, yo debo expresar mi contento. Por cierto, me alegra saber que existe una nueva estación del Metro en Santiago. Sin embargo, la inversión pertinente, que es un subsidio otorgado a quienes habitan en los centros urbanos, constituye un imán poderoso que provoca que las personas de Regiones vivan pensando cuándo deberán trasladarse a ellos. Primero lo hacen sus hijos, porque los centros de estudio mejor habilitados se hallan en las grandes ciudades y no necesariamente en los lugares donde ellos viven.

Entonces, el Chile rural, el Chile de Regiones, está envejeciendo.

Por consiguiente, el costo que significa al país mantener crecientemente una población que se está incorporando a los centros urbanos debe evaluarse y medirse desde todo punto de vista.

De allí que esta reflexión al menos permite expresar que algunos Senadores sentimos con mucha fuerza la angustia de quienes viven en Regiones distintas de la Metropolitana. Y lo digo sin pensar que con eso vamos a ganar un mayor respaldo. Simplemente, estoy sacando una fotografía, haciendo un video sobre una situación angustiosa que me parece de enorme gravedad para esa gente.

Siento que de algún modo los Senadores de Regiones, que somos los más, a veces nos expresamos en términos que no interpretan

debidamente a aquellos a quienes representamos. Y este aspecto me parece muy relevante, porque la actividad pública no puede estar tan distanciada de las inquietudes y problemas de los grandes sectores ciudadanos.

Ojalá, señor Presidente, que esta reflexión sirva para interpretar a quienes han perdido incluso la ilusión de ser considerados al menos en sus pensamientos.

En tal sentido, el Senado tiene una voz importante.

Se ha presentado un proyecto de acuerdo. Y espero que quienes hicieron uso de la palabra en esta oportunidad y aquellos que están presentes en la Sala sean coherentes y consecuentes con lo que sienten, con lo que expresan, y se sumen a la proposición de manifestar en forma respetuosa a quien corresponde, a quien posee la iniciativa en materia impositiva, que la flexibilidad tiene un nombre -yo diría- clave para entender lo que hoy está ocurriendo: la flexibilidad es sinónimo de realismo político y de realismo social.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Gazmuri.

El señor GAZMURI.- Señor Presidente, es obvio que el alza en el precio de los combustibles afecta a un espectro muy amplio de chilenos y no sólo a los sectores más pudientes de la sociedad, sobre todo porque el automóvil, que usa básicamente gasolina, no es hoy día un objeto de uso exclusivo de los ricos del país como ocurría en los años 50 ó 60. Y es evidente que ella es por completo impopular, como toda alza en los valores de productos que consume mucha gente.

Entonces, hay un problema. La cuestión estriba en cómo enfrentarlo.

En tal sentido, la propuesta de la Oposición me parece del todo equivocada,....

El señor LARRAÍN.- ¿Cuál?

El señor GAZMURI.-...sin perjuicio de que a algunos sectores les va a parecer razonable; por ejemplo, a los estratos medios que utilizan

automóvil y están pagando más por la bencina.

Pero la cuestión radica en si la solución que plantea la Derecha es razonable desde el punto de vista de los sectores medios en general. Y no me parece razonable, pues lo único que se les ocurre es bajar un impuesto que tiene un alto rendimiento y que, en efecto -lo dijo aquí el Senador señor Ominami, y concuerdo con él-, afecta mayormente al quintil más rico de la población.

¡Porque el dato es indesmentible: 64 por ciento del impuesto es pagado por el quinto quintil!

El segundo quintil paga 4,9 por ciento.

Para quienes pagan, es duro, sin duda.

Sin embargo, desde el ángulo de la estructura impositiva, se plantea disminuir un tributo con el argumento de que sobra financiamiento fiscal.

Yo entiendo el planteamiento de que los recursos públicos se deben gastar mejor.

A mí -seguramente lo mismo ocurre a la Senadora señora Matthei- me indigna que una gran escuela que inauguramos en Talca en febrero no haya resistido la primera lluvia. Alguien tiene que responder. Y el Gobierno debe proceder con estrictez, pues ello no puede ocurrir en el siglo XXI.

Sin embargo, decir que resolver el problema de los artesanos de Andacollo y el de los estudiantes del sector norte de Talca implica disminuir el gasto público es ya, verdaderamente, un artilugio dialéctico que no guarda relación con la realidad. Porque lo cierto es que habrá que aumentarlo.

Según el señor Brunner, discutido especialista en educación...

El señor PIZARRO.- ¡Brillante especialista en educación!

El señor LARRAÍN.- ¡Ahora es “discutido”...!

El señor GAZMURI.- Sí, incluso en estas bancadas, Honorable colega -incluso en estas bancadas-, y por eso lo menciono.

El señor PIZARRO.- ¡Lo ha puesto de

moda el Senador Navarro...!

El señor GAZMURI.- ¡Hizo que volviera a aparecer en los titulares...!

En fin, hace dos años el señor Brunner sostuvo que si no se dobla -reitero: si no se dobla- la subvención escolar a la educación pública, no habrá...

¡Déjeme hablar, Sus Señorías! ¡Yo escuché incluso a la Senadora señora Matthei, quien dice que no es odiosa aunque normalmente lo es...! Así que les pido la misma actitud conmigo.

El señor PÉREZ VARELA.- ¡No falte el respeto...!

La señora MATTHEI.- ¡Uy! ¡Qué simpático es usted...! ¡Encantador...!

El señor GAZMURI.- ¡Simpatía con simpatía se paga, señora Senadora...!

Señor Presidente, el punto es que para resolver los problemas del país habrá que aumentar el gasto público y usarlo muy bien. Pero será preciso incrementarlo.

El señor PROKURICA.- ¡Menos corrupción, señor Senador!

El señor GAZMURI.- Si vamos a discutir sobre tributos, hagámoslo en serio. En Chile, hay 16 mil -incluso, pueden ser menos- contribuyentes ubicados en el tramo impositivo más alto. Y existe una elusión tributaria gigantesca por parte de los sectores acomodados. La tasa diferencial sólo la pagan profesionales y gerentes de alto nivel, Parlamentarios y Ministros; el resto, no. Y el engaño completo lo constituyen las sociedades de papel. En los supermercados del barrio alto de Santiago, al efectuar las compras del fin de semana, a uno le preguntan: “¿Factura o boleta, señor?”. ¡Esto nos pasa a todos...! Y ocurre, no sólo en esos grandes establecimientos comerciales del oriente de la Capital, sino también en los de sectores medios.

Entonces, si vamos a discutir acerca de impuestos, invito al Gobierno y a la Oposición a hacerlo en serio, de tal manera que los que ganan más, contribuyan en mayor medida a fi-

nanciar los gastos sociales indispensables que el país debe realizar.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, deseo hacer un par de comentarios y, sobre todo, formular algunas interrogantes en relación con el asunto en debate.

Me ha llamado la atención -lo digo muy fraternalmente- que el Ministro de Hacienda y la propia Presidenta hayan manifestado que no se puede discutir el tema de los impuestos a los combustibles. Y uno se pregunta por qué.

La Mandataria, con toda razón, ha dicho: “No cabe tal discusión porque con lo que se recauda por ese concepto el Estado cumple su compromiso de financiar una serie de programas sociales”. Eso está bien; todos lo entendemos. Por lo demás, los impuestos fueron creados con tales fines y para aportar recursos a infraestructura carretera, que años atrás era necesario desarrollar en el país.

Y el argumento es poderoso. Se señala: “Tenemos la obligación de financiar, de manera permanente, diversos planes sociales ya establecidos, que forman parte de los compromisos del Estado -ya ni siquiera del Gobierno de turno: del Estado- y, por lo tanto, necesitamos mantener los ingresos actuales”.

Eso me parece correcto. Pero, verificada el alza en los precios de los combustibles, derivada de la situación del petróleo -como aquí se ha dicho, no es culpa del Ejecutivo, sino de la valorización internacional de un producto del cual nosotros, lamentablemente, carecemos-, el problema es qué hacer con los mayores ingresos que se empiezan a generar a raíz del incremento en el valor de las bencinas. ¿Por qué? Porque al elevarse los precios, la recaudación aumenta.

De ahí que la opinión pública tenga derecho a plantearse de qué manera el Estado, el Gobierno y el Congreso pueden ayudar a mantener los precios de los combustibles en el nivel más bajo posible a fin de que los ciudadanos

no sufran aumentos en sus costos. Y, a mi juicio, ese debate debe realizarse sin prejuicios de ningún tipo y sin cerrarse a cualquier idea que se plantee.

El instrumento utilizado hasta ahora es el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo. Lo analizamos hace tiempo, e incluso se generó una discusión con las autoridades anteriores. Algunos no querían seguir usándolo. Otros dijimos: "Sí, nos parece bien". Finalmente se aprobó, pero ha resultado insuficiente. No ha sido un mecanismo eficaz, hasta el momento, para mantener los precios en niveles relativamente razonables, partiendo de la base de que de todos modos van a ser altos.

Entiendo que existe un proyecto con una nueva propuesta para el Fondo en cuanto a su funcionamiento y montos. Pues bien, cuando se trate podremos analizar si, con esas variaciones, dicho Fondo es capaz de garantizar precios moderados a los usuarios. Ojalá sea así. Pero, hasta ahora, la experiencia indica que no ha sido suficiente.

Otra forma de ayudar a los consumidores es a través de subsidios directos, como el bono estudiado y aprobado aquí para las personas de menores ingresos y, por ende, de mayor vulnerabilidad. Dicho beneficio, ascendente a 18 mil pesos y que ya se otorgó, servirá a un millón 200 mil chilenos para paliar el alza registrada hasta el momento en el valor de los pasajes de la movilización colectiva. Sin embargo, según mis cálculos, sus efectos no durarán más allá de dos o tres meses.

Me ha llamado la atención que las autoridades hayan sostenido que ese monto puede financiar la diferencia hasta diciembre, considerando un grupo familiar de 4 personas. Yo no veo cómo eso sería posible, porque si se asigna a cada una de ellas 100 pesos diarios y suponiendo que se moviliza seis veces a la semana, hacia su trabajo o el lugar al cual deba llegar y de vuelta -porque también tiene que regresar-, el gasto alcanzaría a mil 200 pesos por semana y a 4 mil 800 pesos al mes. O sea,

en cuatro meses la cifra ascendería a 19 mil y tantos pesos. No visualizo cómo se podría financiar la diferencia de aquí hasta fin de año.

Parto de la base de que, cuando se hizo el cálculo, se tuvo en cuenta que esa gente se moviliza, tanto para ir al trabajo o al sitio donde haya de ir, como para regresar. En consecuencia, pienso que el subsidio, entregado a un millón 200 mil chilenos en situación de mayor vulnerabilidad resultará absolutamente insuficiente. ¿Y qué pasará con el resto?

Creo que a la gente de mayores ingresos, a "los ricos" -como se ha señalado- que podrían beneficiarse con una revisión de los impuestos no les importan mucho las alzas, pues les significan 3 mil, 4 mil o 5 mil pesos al mes; 10 mil, a los que se mueven más. Pero, como ganan 3, 4, 5, 10 ó 15 millones de pesos mensuales, 10 mil pesos no les afectan en nada.

¿Y cuántos son los ricos con ingresos de ese nivel en el país: quinientos mil, cien mil, un millón, dos millones, tres millones, cuatro millones? Aunque fueran 5 millones y les sumáramos el millón 200 mil beneficiarios que recibieron el bono, todavía quedan como 8 millones de personas a las cuales no les estamos haciendo llegar ningún tipo de apoyo, subsidio o ayuda. Para ellas, la única solución es que los precios se mantengan en un rango razonablemente bajo.

Por eso, una vez que el Gobierno, producto de las alzas en los combustibles -que generan mayores ingresos por concepto de impuesto específico- asegure cierto piso que garantice el financiamiento de los programas sociales o de los compromisos permanentes que ha adquirido, se debe efectuar la discusión acerca de qué hacer para cubrir la diferencia en cuestión o cómo, revisando ese tributo, se pueden mantener precios más bajos para todo el resto de los usuarios.

Y los consumidores -como aquí se ha dicho reiteradamente-, tanto en Regiones como en la Capital, van desde los que poseen un vehículo para desplazarse por razones recreacionales o

lo que se les ocurra, hasta la gran, gran mayoría que lo tiene por necesidades de trabajo, de estudio o de desarrollo de su quehacer cotidiano. O sea, desde personas modestas o trabajadores independientes que lo necesitan para realizar sus labores, hasta quienes lo ocupan en actividades comerciales o, lisa y llanamente, para trasladarse a su empleo y regresar al hogar.

Entonces, esa discusión ha de ser abierta y el camino que se siga no debe cerrarse a otras alternativas que se planteen. Por el contrario, tiene que ser un debate transparente, donde se evalúen, sin prejuicios de ningún tipo, los distintos instrumentos que se propongan. Y si hubiera alguno que, manteniendo la actual estructura impositiva, permite ayudar a la gente que se ve más afectada -la de los sectores medio, medio bajo o bajo que cuenta con un vehículo-, bienvenido sea. Pero hasta el momento no se ha formulado ninguna propuesta diferente.

Por lo tanto, pido al Gobierno llevar a cabo esa discusión, porque el asunto va a seguir causando polémica.

Aquí se ha dicho que la bonanza de que goza el país hoy día por los altos precios del cobre no se mantendrá en el tiempo. Eso seguramente es así. Y otro problema que enfrentaremos los chilenos es que, debido a que la economía mundial atraviesa por un período de incertidumbre, inestabilidad y conflicto, tendremos elevados precios del petróleo por muchos años más. ¡Está claro!

El señor PROKURICA.- ¡Así es!

El señor PIZARRO.- Por consiguiente, no podemos seguir pensando en discutir esto "ad aeternum" sin encarar el tema de fondo: que el abastecimiento de combustibles de nuestro país depende, total y absolutamente, de la importación de petróleo.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor VELASCO (Ministro de Hacienda).- Gracias, señor Presidente.

Aquí se han dado muchos argumentos, así que voy a ser muy conciso.

El punto básico es que -como ya se dijo- Chile prácticamente no produce petróleo. Lo importamos casi todo y su precio está hoy más alto en el mercado mundial. La situación es delicada y, por lo tanto, debemos enfrentarla con mucha prudencia.

Las alzas en el mercado internacional han sido pronunciadas: entre febrero y junio de este año, el precio de la gasolina de 93 octanos ha subido más de 40 por ciento; y el de la de 97 octanos, 70 por ciento.

Con ese dato aprovecho de responder la inquietud planteada por el Senador señor García. El motivo del alza en la gasolina de 97 octanos en Chile es transparente: su valor ha subido más en el resto del mundo.

Obviamente, ello afecta el bolsillo de las familias. El Gobierno así lo entiende y por eso ha estado muy activo proponiendo y tomando medidas concretas pero, al mismo tiempo, muy responsables.

Se ha hecho alusión también al otorgamiento del bono -el Congreso aprobó el proyecto la semana pasada y la Presidenta de la República promulgó ayer la ley- de 18 mil pesos, que beneficiará a un millón 225 mil familias. El bono va a compensar, precisamente, el alza de precio de los combustibles y, en especial, la del pasaje en el transporte público.

Se puede hacer el cálculo, y aquí lo han mencionado algunos Senadores un par de veces: para una familia compuesta de cuatro personas, como el incremento del pasaje en micro es de 20 pesos, el beneficio alcanza para compensar tal diferencia hasta fin de año.

¿Por qué es importante focalizar la ayuda en las familias de menores ingresos? Porque su necesidad es muy patente, y además, porque en su presupuesto el componente destinado al transporte público es más alto. En consecuencia, corresponde compensarlo.

¿Qué costo tiene esa medida? Aunque el Senado lo sabe, quiero recordarlo y enfatizar-

lo: casi 42 millones de dólares. Esto se gastará sólo en el bono destinado a ir en ayuda de las familias de menos recursos.

La otra medida concreta, que trataremos esta tarde en las Comisiones unidas y también en la Sala, dice relación al Fondo de Estabilización.

Ese Fondo -que vamos a perfeccionar- opera desde hace casi un año y ha mostrado resultados positivos, tangibles, que han beneficiado a las familias. Destaco dos aspectos.

Si uno mide la volatilidad de los precios que deben enfrentar las personas al comprar combustible, esa inestabilidad ha disminuido en 40 por ciento gracias al Fondo.

Repito: esa volatilidad interna bajó 40 por ciento.

Asimismo, se genera un fuerte efecto de contención de las alzas cuando ellas se vuelven especialmente marcadas. Esta semana, por ejemplo, los consumidores pagan alrededor de 33 pesos menos por litro de gasolina que lo que les costaría si el Fondo de Estabilización no existiese. Y los créditos otorgados a través de él, en lo que va del año, alcanzan a 45 millones de dólares.

Por consiguiente, si se suman el esfuerzo vía bono para las familias de menores recursos, más el esfuerzo vía Fondo de Estabilización, estamos hablando de una cantidad que excede los 85 millones de dólares.

Tenemos la esperanza, señor Presidente, de que, tal como lo hizo la Cámara de Diputados la semana anterior, el Senado de la República apruebe la enmienda y la prórroga de vigencia de ese mecanismo, porque resulta imperativo reemplazar el que vence el 30 de junio próximo. Si no ocurriera así, los consumidores se quedarían sin el crédito de más o menos 33 pesos por litro que hoy día están recibiendo en las bombas al momento de comprar combustible.

Respecto del impuesto específico, aquí se han dicho muchas cosas. Deseo precisar dos o tres.

Una de ellas es que a veces se mezclan y

confunden hechos que no van de la mano. Por ejemplo, en la televisión se suele afirmar que si se baja el impuesto a las gasolinas se beneficia a la gente que se traslada en micro. Es evidente -ya lo dijo el Senador señor Ominami- que no es así, por la sencilla razón de que el transporte público usa diésel. Y el impuesto específico al diésel es la cuarta parte del que se aplica a las bencinas. Además, al transporte de carga y al sector industrial se les devuelve un porcentaje de lo que pagan por concepto de impuesto específico al diésel.

Con todo, me parece importante enfatizar que no es efectivo que las alzas en los combustibles beneficien al Fisco vía impuesto específico. Ya se ha señalado y lo subrayo: como se trata de un tributo al volumen, cuando el precio sube el volumen disminuye y, por lo tanto, la recaudación fiscal baja.

Citaré dos datos que confirman lo anterior.

Primero, en el año 2000, la recaudación total del Estado derivada del impuesto específico, descontando los créditos que se otorgan, representaba 8 por ciento de los ingresos totales; hoy, sólo 6,6 por ciento.

Y segundo, al descontar -como corresponde- los créditos que se dan a los transportistas, se observa que la recaudación neta por impuesto específico, en el período enero-abril del presente año, comparada con la del mismo lapso del 2005, cayó en un 7 por ciento.

Es decir, los ingresos fiscales disminuyeron en aproximadamente 100 millones de dólares en el primer cuatrimestre de 2006 con relación a los cuatro primeros meses del año anterior.

En resumen, señor Presidente, la fijación de impuestos en un país constituye un asunto serio, delicado, que se debe abordar con un criterio de largo plazo.

Y así como no corresponde alzar impuestos en respuesta a lo que pase en el mercado internacional con el precio de algún bien, tampoco corresponde vincular la política impositiva del país a las fluctuaciones que pueda experimentar el precio del petróleo o de algún otro pro-

ducto, hacia arriba o hacia abajo.

La política tributaria hay que fijarla con criterios de largo plazo.

Como se ha dicho aquí, éste es un gravamen que está recaudando ingresos para financiar gastos permanentes, de infraestructura y, también, sociales. Y, siendo permanentes, corresponde que encaremos la fijación de los impuestos con criterios también permanentes, de largo plazo.

Por eso el Gobierno ha dicho -y aquí lo reitero- que éste no es un gravamen que se vaya a cambiar, porque no es ésa la discusión que se debe hacer en esta coyuntura.

Lo primero que correspondía debatir era la entrega del bono -eso ya ocurrió desde el punto de vista legal; y se empieza a pagar a partir del 1º de julio-; en seguida, prorrogar la vigencia del Fondo de Estabilización, que contribuirá decididamente -los datos pertinentes ya los entregué- a mitigar las alzas en los precios y, por ende, a favorecer a todos los usuarios, incluidos los de clase media.

Reitero: éste es un asunto que encararemos con la delicadeza, seriedad y responsabilidad del caso. Tal ha sido el compromiso de la Presidenta de la República, del Gobierno, y en eso vamos a perseverar.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, ¿puedo hacer una pregunta al señor Ministro?

El señor LARRAIN.- Yo también quisiera consultarle algo.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Estamos excedidos en el tiempo, señores Senadores.

No obstante, le ofreceré la palabra a la señorita Ministra de Minería -me la había solicitado con anterioridad-, una vez que el señor Secretario dé cuenta de unos asuntos que han llegado a la Mesa.

El señor HOFFMANN (Secretario).- Efectivamente, se han recibido dos proyectos de

acuerdo: uno, suscrito por diversos señores Senadores, mediante el cual se solicita recomendar al Ejecutivo que rechace la candidatura del Gobierno de Venezuela al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (boletín N° S 871-12); y otro en el que se plantea a la señora Presidenta de la República que envíe un proyecto de ley que modifique la actual estructura tributaria que afecta a las bencinas (boletín N° S 870-12).

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Quedan para el Tiempo de Votaciones de la próxima sesión ordinaria.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra la señorita Ministra de Minería.

La señora PONIACHIK (Ministra de Minería).- Señor Presidente, quisiera referirme a algunas acciones complementarias a la del Fondo de Estabilización a que hizo referencia el Ministro señor Velasco, que estamos impulsando desde el Ministerio de Minería y desde la Comisión Nacional de Energía.

Como aquí se ha señalado, Chile importa prácticamente todo el combustible que consume, en especial en la forma de petróleo, gas y parte importante del carbón, lo que nos hace tremendamente vulnerables a la volatilidad internacional de los precios y, también, a las interrupciones en las cadenas de distribución. Internamos casi tres cuartas partes de los insumos que utilizamos en el transporte, para cocinar, generar electricidad, calentar los hogares. Es en ese sentido que me ocuparé específicamente en el tema de los combustibles.

Desde el Ministerio de Minería y desde la Comisión Nacional de Energía estamos impulsando una serie de acciones tendientes a disminuir la vulnerabilidad producto del aumento internacional de los precios. Una de ellas tiene que ver con el programa "País de eficiencia energética", que estamos promoviendo con

fuerza y que apunta, precisamente, a transmitir y convencer a la gente de que se pueden usar la energía, los combustibles, el transporte, eficiente e inteligentemente, con el fin de producir un ahorro en ellos y, también, una menor contaminación del medioambiente. De hecho, hemos realizado diversas acciones en el marco de este programa con distintas comunidades, para hablar de la importancia de aquello que mencionaba el Senador señor Ominami: usar más el transporte público; utilizar menos el auto; cambiar pequeños hábitos en casa en cuanto a la forma de cocinar, cómo graduar la llama del gas (elaboramos un manual, que hemos repartido y con el cual estamos trabajando con la gente) o qué tipo de estufa emplear para gastar menos combustible.

Una segunda línea de acción tiene que ver con el fuerte ímpetu que le estamos dando al desarrollo de los biocombustibles, especialmente etanol y biodiésel. Ya se creó una comisión público-privada, en la que participan los Ministerios de Agricultura, de Transportes y de Minería, y también, el Colegio de Ingenieros Agrónomos, para trabajar en las normas técnicas que van a regular los biocombustibles que se elaboren en Chile.

Tenemos un potencial gigantesco a partir de nuestra riqueza agrícola, incluso de nuestro patrimonio ganadero, y han surgido decenas de nuevos proyectos con miras a elaborar etanol y biodiésel.

Así que estamos promoviendo activamente esa línea de acción.

Un último aspecto que considero importante mencionar -porque se ha informado poco al respecto- tiene que ver con la exploración tanto de petróleo como de gas en nuestro territorio.

Los señores Senadores saben que la ENAP está realizando prospecciones en Tierra del Fuego. Además, quiero comentarles que han

llegado por lo menos diez a doce empresas extranjeras que, a raíz del aumento de los precios -antes no daban los números para realizar algunos proyectos, y ahora se hacen mucho más rentables-, han expresado su enorme interés por celebrar contratos de exploración y operación petrolera (CEOP) con el Estado de Chile. Así que estamos evaluando esas solicitudes. Se trata de una interesante iniciativa para atraer inversiones y, por supuesto, reducir la dependencia y generar mayor autonomía con miras a mitigar los aumentos de precios a que hemos hecho alusión durante esta jornada.

Señor Presidente, quería hacer esos alcances porque hay acciones paralelas al Fondo y que, como Estado, como país, resulta importante impulsar y sacar adelante, para reducir nuestra fuerte dependencia en esta materia.

El señor NARANJO (Vicepresidente).- Señores Senadores, estamos excedidos en la hora y hay Comités que aún disponen de tiempo.

Así que, si hubiera acuerdo, podríamos prorrogarla para que hicieran uso de él.

El señor COLOMA.- ¿Cuáles son, señor Presidente?

El señor NARANJO (Vicepresidente).- Al Comité Socialista le restan 4,5 minutos; al Mixto (Partido por la Democracia), 4, y al Demócrata Cristiano, 2,5.

El señor COLOMA.- No hay acuerdo, señor Presidente.

El señor NARANJO (Vicepresidente).- Entonces, estando excedidos en la hora de término y habiéndose cumplido el objetivo para la cual fue convocada, se levanta la sesión.

—Se levantó a las 14:7.

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción

