Valparaíso, 30 de julio de 2018

Senador
Carlos Montes Cisternas
Presidente Senado de la República
PRESENTE

Señor Presidente:

En conformidad a lo dispuesto en el artículo 9º de la Ley N° 18.918, Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, por su intermedio, solicito a Ud. dirigir oficio al Gobernador de la provincia de Coyhaique, para que informe sobre el detalle del gasto fiscal en la implementación del Plan de Descontaminación Atmosférica de la ciudad de Coyhaique, que de acuerdo lo informado a través de la prensa regional, se ha invertido más de 25 mil millones de pesos, indicando detalle del gasto y periodo de tiempo.

Atentamente,

XIMENA ORDENES NEIRA
SENADORA DE LA REPÚBLICA

Valparaíso, 11 de julio de 2018

Senador
Carlos Montes Cisternas
Presidente Senado de la República
PRESENTE

Señor Presidente:

En conformidad a lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley N° 18.918, Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, por su intermedio, solicito a Ud. Oficiar al Ministro de Obras Públicas, señor Juan Andrés Fontaine, a objeto de que se sirva informar lo siguiente:

- Se solicita señalar cuáles son los 14 puentes que, según ha señalado públicamente S.E. el Presidente de la República, se encuentran en riesgo en el país.
- Indicar qué medidas y recursos se han dispuesto para reparar o reemplazar, según corresponda los puentes que se encuentran en riesgo.
- Indicar medidas y recursos dispuestos para prevenir eventuales riesgos a los que podrían estar sujetos los ciudadanos, producto del estado de los puentes.
- Indicar estado en que se encuentran todos los puentes carreteros, bajo responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas a lo largo del país.
- Indicar calendario de mantenciones de puentes bajo responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas.

- Remitir los informes técnicos que posee el Ministerio de Obras Públicas, respecto al estado de los puentes, que se encuentran bajo su responsabilidad.

Atentamente,

XIMENA ÓRDENES NEIRA
SENADORA DE LA REPÚBLICA

MINUTA: ANTECEDENTES PARA REGULAR LA LEÑA COMO COMBUSTIBLE

Actuamente 10 millones de personas en el país están expuestas a una concentración promedio anual de material particulado fino MP2,5 superior a la norma. Incluso en el Primer Reporte del Medio Ambiente publicado en el año 2013 se informa, que según la Organización Mundial de la Salud, (OMS, 2004), la contaminación atmosférica es responsable de al menos 4 mil muertes prematuras a nivel nacional. Abordar esta contaminación traería beneficios en salud valorizados en alrededor de 8.000 millones de dólares al año[1].

De acuerdo al Tercer Reporte del Estado del Medio Ambiente[2], durante el año 2016, 27 estaciones de monitoreo a nivel nacional presentaron concentraciones superiores al valor de la norma primaria anual para material particulado fino MP2,5 (20 µg/ m3). Las estaciones ubicadas en la zona sur del país registraron las mayores concentraciones, debido a la combustión de leña a nivel residencial.

En lo que respecta al año 2017, nuevamente la estaciones ubicadas en la zona sur registraron elevados niveles de concentración de material particulado, destancando los 119 días por sobre la norma la ciudad de Coyhaique.

---

[1]Planes de Descontaminación Atmosférica, Estrategia 2014-2018, Ministerio del Medio Ambiente, abril 2014.
[2] Tercer Reporte del Estado del Medio Ambiente, Ministerio del Medio Ambiente, 2017.

	ZONAS DE INTERÉS PARA ALERTA SANITARIA PERIODO 01 ENERO - 31 DICIEMBRE 2017							
REGION	Zonas de interés	N° días Sobre Norma	Bueno	Regular	Alerta	Preemergencia	Emergencia	Total Episodios
Metropolitana	RM	86	254	78	31	2*	0	33
O´Higgins	Rancagua	62	280	60	21	4	0	25
Maule	Curicó	48	290	39	23	10	0	33
	Talca	49	287	45	19	10	4	33
	Linares	61	272	43	22	19	6	47
BioBio	Chillán y Chillán Viejo	80	260	37	30	27	11	68
	Los Angeles	59	265	49	18	20	9	47
Araucanía	Temuco y Padre las Casas	95	237	54	20	28	26	74
Los Ríos	Valdivia	79	286	59	29	30	4	63
Los Lagos	Osorno	70	245	40	24	20	24	68
Aysén	Coyhaique	119	218	48	26	33	40	99

*: La preemergencia del día 2 de julio se constató durante una hora en la estación El Bosque, con un valor de 109.7 µg/m3.

Nota:
N° días sobre norma = Promedio de 24hrs mayor a 50µg/m3.
N° días Buenos = Promedio móvil de 24hrs hasta 50 µg/m3.
N° días Regulares = Promedio móvil de 24hrs entre 51 y 79 µg/m3, ambos inclusive.
N° días en Alerta = Promedio móvil de 24hrs entre 80 y 109 µg/m3, ambos inclusive.
N° días en Preemergencia = Promedio móvil de 24hrs entre 110 y 169 µg/m3, ambos inclusive.
N° días en Emergencia = Promedio móvil de 24hrs igual o superior a 170 µg/m3.

El material particulado (MP) proveniente de la combustión de leña es altamente dañino a la salud, tanto por su tamaño como por su composición. De acuerdo a la literatura científica y técnica, del material particulado proveniente de la combustión de leña, un 96% corresponde a MP10, partículas gruesas, del cual un 93% son partículas finas MP2.5, formadas principalmente por compuestos orgánicos, carbono elemental y sales inorgánicas. Que entre los compuestos orgánicos hay sustancias conocidas por su nivel de toxicidad cancerígena, como: Formaldehídos, benceno, tolueno, xyleno, hidrocarburos aromáticos, policíclicos (HAP's), incluyendo benzo (a) pyreno, constatándose que los efectos adversos del material particulado fino son de corto y largo plazo, afectando el sistema respiratorio y cardiovascular de la población. El riesgo aumenta con la exposición y las conclusiones de estudios epidemiológicos indican que no existe evidencia de un umbral bajo el cual no se observen efectos adversos para la vsalud.

Entre las regiones de O´higgins y Aysén, el consumo de energía y calefacción, proviene en un 81% de la combustión de la leña, seguido por el gas natural en un 9%, parafina 5%, gas licuado 4%, restando el 1% distribuido entre electricidad, carbón y pellets[3]. En estas regiones, se concentra el 36% de la población y de ellos el 74% de los hogares consume leña, en donde se destaca por el elevado consumo residencial la región de Aysén. Para el caso de Coyhaique, según el

[3] Política del uso de la leña y sus derivados para calefacción, Ministerio de Energía diciembre de 2015, pag. 26

estudio de MORI, se estima que el 96% de las viviendas consumen leña como combustible para calefacción y/o cocción, existiendo un consumo promedio estimado por vivienda de 21,36 m3 estéreo/año. Considerando que el número de viviendas en Coyhaique, según datos del PRECENSO 2016, es de 23.670 viviendas, se estima un consumo total de leña para la comuna de Coyhaique de 485.368 m3 estéreo/año.[4]

La leña y la biomasa tienen un tercer lugar en la matriz energética nacional primaria[5] con un 27%, ocupando el primero el petróleo con un 32,9%, seguido del carbón con un 24,4% y finalmente la hidroelectricidad con un 6,4%. Se destaca que el petróleo se importa en un 95%, siendo la biomasa el principal energético local.[6]

Constatando la realidad que vive la zona centro sur del país, en donde se utiliza como principal fuente de calefacción de las viviendas la leña, resulta paradójico que esta fuente de calefacción carezca de regulación que permita su comercialización bajo estandares técnicos de humedad, seguridad, potencial calórico por especie, trazablidad de la cadena de comercialización desde el campo al hogar, poniendo en riesgo la sustentabilidad del bosque nativo, dejando en el borde las cifras sobre evasión tributaria y falta de autoridad competente que fiscalice la correcta utilización de esta fuente de energía que no es considerada combustible.

De acuerdo la información contenida en la Política del Uso de la leña y sus derivados para la calefacción, del Ministerio de Energía, cerca del 90% de las ventas se realizan sin emitir boletas y la gran mayoría sin cumplir la legislación forestal vigente, lo que ha provocado una presión en el bosque nativo. Además, al sumar el hecho de que no existe normativa sobre la calidad de la leña ni sobre el mal uso resultante de su combustión con alto contenido de humedad, en

---

[4] http://airecoyhaique.cl/wp-content/uploads/2017/docs/INFORME-RESULTADOS-ESTUDIO-CALEFACCION-COYHAIQUE-2016.pdf.

[5] Corresponde a todas las fuentes de energía que se encuentran en la naturaleza antes de ser sometida a procesos de transformación.

[6] Política Energética de Chile 2050, Ministerio de Energía, segunda edición 2016,pag 22.

calefactores ineficientes y en viviendas con baja aislación térmica, la leña termina siendo la principal responsable de la contaminación atmosférica en las ciudades del centro-sur del país.

Considerando lo relevante de estos datos y el impacto en la ciudadanía, el mercado de la comercialización de leña es un área aún desregulada, habitualmente informal que repercute directamente en la calidad de vida gran parte de los chilenos y chilenas, que dadas estas cartacterísticas se encuentran totalmente desprotegidos por el producto que adquieren, sin información sobre el origen, calidad y cantidad real de lo comprado, con la conciencia de que están aportando a contaminar sus ciudades, causando con ello un grave perjuicio para la salud de la población como para el medio ambiente, consecuencia de la deforestación del bosque nativo y su consecuente impacto en el cambio climático.

El país ha avanzado en regular los calefactores que combustionan leña y derivados, a través de una norma de emisión para los calefactores que establece un límite de emisiones al material particulado dependiendo de la potencia del calefactor, a través del decreto supremo Nº 39 de 2012 del Ministerio del Medio Ambiente que establece norma de emisión de material particulado para los artefactos que combustionan o puedan combustionar leña o pellet de madera. Sin duda un gran avance para mejorar la calidad del aire y un importante esfuerzo por parte de la industria chilena fabricante de este tipo de equipos, pero para que cumpla su objetivo de reducir las emisiones a la atmósfera, es indispensable contar con una normativa que declara la leña como combustible y permita que a través de una regulación transparente, moderna y eficaz, abordemos integralmente el comercio desde la leña, desde el productor campesino, comercializador o intermediarios hasta los destinatarios finales, promoviendo un mercado justo para todos y todas potenciando una fuente de energía local.

Susana Figueroa Meza
Comité PPD

MINUTA PROYECTO DE LEY CABOTAJE

Proyecto de Ley que modifica el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera, en los casos que señala (boletín Nº 9.656-15)

Antecedentes generales.

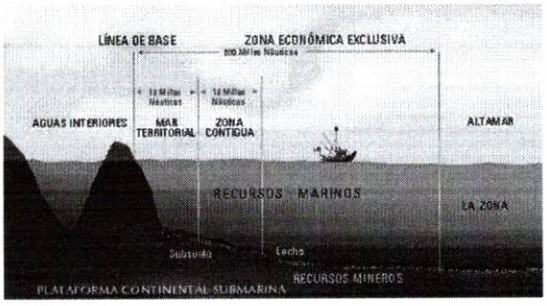
Fue ingresado a tramitación legislativa el 15 de octubre de 2014. Actualmente se encuentra en el primer trámite constitucional en el Senado.

Cabotaje significa tráfico marítimo en las costas de un país determinado.
El cabotaje se divide en cabotaje de **bienes y de personas**.
La política de "libertad del mar" o "de navegación", en la realidad cede ante una regulación estatal que protege el tráfico marítimo con banderas chilenas. Es una de las pocas industrias proteccionistas que quedan en el marco de la economía neoliberal que rige al país.

El Decreto Ley 3.059, LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE en su artículo 1º establece como fundamento: "La Política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de **su Marina Mercante** en armonía con el interés general. En tal sentido, **el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas".**

De acuerdo con lo anterior, el **artículo 3º** establece como regla general que **el cabotaje queda reservado para naves chilenas** y lo define como el transporte **marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros o de carga** entre puntos del territorio nacional o entre estos puntos y los artefactos navales (pontones grúas;

plataformas petrolíferas; boyas; etc) instalados en el mar territorial y la zona económica exclusiva.



En su inciso segundo, establece la posibilidad **del cabotaje de naves mercantes extranjeras** cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, previa licitación pública. No establece u omite la posibilidad de transporte o cabotaje marítimo de naves extranjeras para pasajeros.

El proyecto de ley, presentado por una moción de los Senadores el año 2014, busca permitir el cabotaje de naves extranjeras en el transporte **marítimo, fluvial o lacustre**, cuya capacidad **sea superior a 400 pasajero o inferior en caso de no existir disponibilidad de naves chilenas**, con el objeto de fomentar la industria del turismo de cruceros.

Su análisis y discusión se inició en la Comisión de Transporte y Telecomunicaciones. Actualmente está en la Comisión de Trabajo y Previsión Social del Senado, con plazo **hasta el 10 de julio para formular indicaciones** (es la proposición de sustitución, modificación o adición al texto de un proyecto de ley que pueden presentar los parlamentarios durante la tramitación legislativa). Se fijó este plazo considerando que muchas regiones viven del turismo de pasajeros y podrían verse afectadas si no se garantizan igualdad de condiciones laborales y tributarias para las empresas tanto nacionales como extranjeras.

Proyecto de Ley:

Artículo único: Modifícase de la siguiente forma el **artículo 3 del Decreto Ley 3.059, LEY DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE** (corresponde al último texto aprobado en la comisión de transporte):

Titulo II

"Del Cabotaje y de las Reservas de Carga".

Artículo 3°.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas, con las excepciones que señala esta ley. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

Se entenderá por **cabotaje de pasajeros, el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros**, cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las **naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros**. Sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte **sea inferior a 400 pasajeros**, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente Las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación. En este caso y para el solo efecto de la adjudicación de la licitación, las ofertas con naves mercantes extranjeras se incrementarán en un

porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento.[1]

Artículo actual

Artículo 3°.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

Las naves mercantes extranjeras podrán participar en el cabotaje cuando se trate de volúmenes de carga superiores a 900 toneladas, previa licitación pública efectuada por el usuario, convocada con la debida anticipación. En este caso y para el solo efecto de la adjudicación de la licitación, las ofertas con naves mercantes extranjeras se incrementarán en un porcentaje similar al de la tasa general del arancel aduanero, de acuerdo con el procedimiento que señale el Reglamento.[2]

---

[1] Lo destacado en celeste corresponde al nuevo texto que se introduce el proyecto de ley.

[2] Inc. 3° y ss. "La adjudicación de embarques de cargas mediante el proceso de licitación señalado en el inciso anterior,podrá ser reclamada por los navieros chilenos que participaron en la licitación dentro del plazo de tres días hábiles, contado desde la fecha de su adjudicación ante la Comisión mencionada en el artículo siguiente, la que deberá resolver en su sesión inmediatamente posterior a la fecha del reclamo, sea aquélla ordinaria o extraordinaria. Transcurridos 30 días contados desde lafecha del reclamo sin que medie un pronunciamiento de la Comisión, la adjudicación de la licitación se entenderá aprobada.

Efectuada la adjudicación, y aun cuando exista reclamación pendiente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones autorizará a la nave extranjera paraefectuar el transporte de cabotaje de las cargas señaladas.

Si fuere acogida la reclamación y el usuario embarque,éste deberá pagar una multa de 1% a 25% del valor del flete, que será aplicada por la Comisión señalada en el artículo 4°. En este caso no se aplicarán las sanciones a que se refiere el artículo 18.

Cuando se trate de volúmenes de carga iguales o inferiores a 900 toneladas y no exista disponibilidad de

Pendientes:

- Con fecha 29 de junio de 2018 se ofició a la Dirección Nacional de Límites y Fronteras para que se pronuncie sobre las implicancias del proyecto de ley en los lagos binacionales, como es el caso del Lago General Carrera.

Susana Figueroa Meza
Comité PPD

---

naves bajo pabellón chileno, la Autoridad Marítima autorizará el embarque de dichas cargas en naves mercantes
extranjeras. Asimismo, dicha autorización deberá darse cuando se trate del transporte exclusivo de pasajeros. El
Reglamento determinará cuándo se entenderá que no hay disponibilidad de naves dentro del plazo que fijará para
este efecto.

Sin perjuicio de lo establecido en los incisos anteriores, la Autoridad Marítima Local correspondiente
podrá excluir a una o más naves mercantes extranjeras del cabotaje cuando, a su juicio, existieren razones suficientes
para así disponerlo. En todo caso, el armador u operador de la nave podrá solicitar la reconsideración de esta medida,
aun por la vía telegráfica, al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

El transporte de contenedores vacíos entre los puntos que indica el inciso primero de este artículo, sólo podrá
realizarse por armadores u operadores extranjeros cuando exista idéntica facultad para las empresas navieras
chilenas en los países de la nacionalidad y domicilio del respectivo armador u operador de la nave.
Con todo, si por nacionalidad y/o domicilio un armador u operador extranjero está vinculado a un grupo de países
con una política naviera común, será necesario, además, que las empresas navieras chilenas estén facultadas para
transportar contenedores vacíos en y entre los países del grupo de que se trate.

Resumen Sesión Comisión de Medio Ambiente y Comisión de Agriculturas Unidas.

Materia: Continuar el estudio del proyecto de ley que crea el Servicio Nacional Forestal y modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, (Boletín N°11.175-01).

A esta sesión han sido invitados el señor Ministro de Agricultura, la señora Ministra del Medio Ambiente, el Director Ejecutivo de Conaf, la Federación Nacional de Sindicatos Conaf, el Sindicato Nacional de Profesionales de Conaf y el Sindicato de Trabajadores de Conaf Región de La Araucanía.
Esta sesión será transmitida por TVSenado y por el sitio tv.senado.cl

Fecha: 9 de Julio de 2018

- Expone Ministro de Agricultura, señalando que el énfasis del proyecto es el paso desde una corporación de derecho privado a una institución pública, por eso se hace necesario mantener el nombre de CONAF, el nombre es relevante para la institución y los funcionarios. De la misma manera conservar las garantías de los trabajadores, que no se vean perjudicados con la modificación legal. Por eso hace mención a 2.500 millones de pesos para mejorar las condiciones laborales de los mismos.
- S. Allende, manifiesta la necesidad de avanzar en el PL que crea el Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas, es una deuda pendiente que tiene el país (evaluación OCDE). Se hizo un esfuerzo inmenso por parte de la Comisión MA en la tramitación de un proyecto complejo, con una mirada de protección de la biodiversidad, por tanto se espera un trabajo conjunto con el Ministerio del Medio Ambiente y Agricultura para sacar adelante ambos proyectos. Actualmente está en la comisión de hacienda.

- S Allende, solicita que a través de la Secretarias de ambas comisiones se pueda ver en qué partes puedan haber confusiones o duplicidad de roles y competencias.
- Expone Director Nacional de la Conaf, indicando la necesidad de fortalecer las competencias de la Conaf, atendido el riesgo de incendios. Los pronósticos son poco alentadores producto del cambio climático, entre primavera y verano habrán elevadas temperaturas y es necesario proteger biodiversidad y vida.
- S. Girardi, destaca el rol de la CONAF, y agrega que el Servicio de Biodiversidad está para proteger las áreas silvestres protegidas.
- Director hace presente la precaria situación económica de la institución, en reiteradas oportunidades.
- S. Castro, manifiesta que lo mejor es inyectarle más recursos a la Conaf y no perseverar en esta división que comprende el PL Sernafor.
- S. Elizalde, plantea que tal vez lo más oportuno es reflexionar sobre si es ésta la institucionalidad que debe cambiarse o tal vez mantenerla con mayores recursos, inyectarle un aporte significativo, considerando que son un servicio con una gran experiencia en la materia.
- El Gobierno, manifiesta que ya hay un acuerdo del ejecutivo, entre ambos Ministerios, para que las áreas protegidas queden en el PL SBAP y normas más específicas en el PL Sernafor. En este sentido se compromete a presentar su propuesta al 30 de julio y luego solicitar periodo de indicaciones.
- Los sindicatos no alcanzaron a exponer, por lo mismo se propone realizar una nueva sesión en conjunto acordándose que el plazo sea más extendido.

Susana Figueroa Meza
Comité PPD