

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 362^a

Sesión 28^a, en miércoles 2 de julio de 2014

Ordinaria

(De 16:13 a 18:57)

*PRESIDENCIA DE SEÑORA ISABEL ALLENDE BUSSI, PRESIDENTA,
Y SEÑOR EUGENIO TUMA ZEDAN, VICEPRESIDENTE*

SECRETARIO, EL SEÑOR MARIO LABBÉ ARANEDA, TITULAR

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

	<u>Pág.</u>
I. ASISTENCIA.....	1364
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	1364
III. TRAMITACIÓN DE ACTAS.....	1364
IV. CUENTA.....	1364

Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el Código Orgánico de Tribunales para permitir que personas con capacidades especiales puedan ser nombradas en los cargos de juez o notario (9.372-07) (se fija plazo para formular indicaciones hasta el 4 de agosto).....	1367
Homenaje a periódico <i>Mundo Árabe</i> (ex <i>La Reforma</i>), en sus 82 años de vida (se rinde).....	1367

V. ORDEN DEL DÍA:

Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica (9.389-05) (se aprueba en general y en particular).....	1371
Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que agrega un nuevo artículo 25 ter al Código del Trabajo, estableciendo jornada de trabajo de personal de ferrocarriles (8.381-13) (se aprueba en general y en particular).....	1391

VI. INCIDENTES:

Peticiones de oficios (se anuncia su envío).....	1399
--	------

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

- 1.- Oficio de Su Excelencia el Vicepresidente de la República, en que solicita el acuerdo del Senado para designar miembros del Consejo Nacional de Pesca a la señora Flavia Liberona Céspedes y a los señores Eduardo Tarifeño Silva, Carlos Recondo Lavanderos, Pablo Galilea Carrillo, Mario Tapia Echeverría, Renato Quiñones Bergeret y Reinaldo Klenner Valdebenito (S 1.676-05).
- 2.- Informe de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica (9.389-05).
- 3.- Informe de la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización, recaído en el oficio de Su Excelencia la Presidenta de la República, mediante el cual solicita el acuerdo del Senado para designar a la señora Verónica Pilar Monroy Herrera miembro del Consejo Nacional del Fondo de Fortalecimiento de las Organizaciones de Interés Público (S 1.669-05).
- 4.- Segundo informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que suprime el feriado judicial para los tribunales que indica (9.155-07).

-
- 5.- Moción de los Senadores señores Prokurica, Bianchi, Chahuán, Guillier y Horvath, con la que dan inicio a un proyecto de ley que establece el 14 de agosto como el “Día Nacional de los Radioaficionados” (9.428-06).
 - 6.- Moción de los Senadores señores Bianchi, Chahuán y Horvath, con la que inician un proyecto de ley que modifica el Código del Trabajo para ampliar los casos en que el padre o el cuidador de un menor podrá gozar de fuero (9.429-13).
 - 7.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual, de la asignación familiar y maternal, y del subsidio familiar, para los períodos que indica (9.423-05).

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores (as):

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

Concurrieron, además, el Ministro de Hacienda, señor Alberto Arenas de Mesa, y la Ministra del Trabajo y Previsión Social, señora Javiera Blanco Suárez. Asimismo, se encontraba presente el coordinador legislativo del Ministerio del Trabajo, señor Francisco del Río.

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

II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 16:13, en presencia de 16 señores Senadores.

El señor TUMA (Vicepresidente).— En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

La señora ALLENDE (Presidenta).— Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 25ª y 26ª, ordinarias, en 17 y 18 de junio, todas del año en curso, que no han sido observadas.

IV. CUENTA

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

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

Mensajes

Dos de Su Excelencia la Presidenta de la República:

Con el primero retira y hace presente la urgencia, en el carácter de “discusión inmediata”, respecto del proyecto de ley que establece mejoras para el personal del Servicio Médico Legal (boletín N° 9.238-07).

Con el segundo retira y hace presente la urgencia, calificándola de “simple”, para el despacho del proyecto de ley que confiere el carácter de título profesional universitario a las carreras de Kinesiología, Fonoaudiología, Enfermería, Obstetricia y Puericultura, Nutrición y Dietética, Tecnología Médica y Terapia Ocupacional (boletín N° 3.849-04).

—Se tienen presentes las calificaciones y se manda agregar los documentos a sus antecedentes.

Oficios

De Su Excelencia el Vicepresidente de la República:

Solicita, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, el acuerdo del Senado para designar miembros del Consejo Nacional de Pesca a la señora Flavia Liberona Céspedes y a los señores Eduardo Tarifeño Silva, Carlos Recono Lavanderos, Pablo Galilea Carrillo, Mario Tapia Echeverría, Renato Quiñones Bergeret y Reinaldo Klenner Valdebenito (boletín N° S 1.676-05), respecto de lo cual hace presente, para su despacho, la urgencia establecida en el inciso segundo del N° 5) del artículo 53 de la Constitución Política de la República.

—**Pasa a la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura.**

De la Honorable Cámara de Diputados:

Informa que aprobó las enmiendas propuestas por esta Corporación al proyecto de ley que extiende a los padres trabajadores el derecho de alimentar a sus hijos y perfecciona normas sobre protección de la maternidad (boletín N° 4.930-18).

—**Se toma conocimiento y se manda archivar el documento junto a sus antecedentes.**

De la señora Ministra del Deporte:

Responde acuerdo del Senado, adoptado a proposición de los Honorables señores Chahuán, Horvath, Pérez Varela, Prokurica, Tuma y Zaldívar y de los entonces Senadores señora Alvear y señor Sabag, relativo a la factibilidad de un sistema de seguro para los futbolistas amateur inscritos en las ligas deportivas del país (boletín N° S 1.597-12).

Del señor Director Nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura:

Da respuesta a petición, cursada en nombre del Senador señor García, relativa al fortalecimiento de la fiscalización de la pesca furtiva en la zona lacustre y cordillerana de La Araucanía y de la dotación de personal y vehículos desti-

nados a esas labores de control.

Del señor Superintendente de Salud:

Contesta solicitud de información, enviada en nombre del Senador señor Navarro, respecto de las cifras correspondientes a los años 2012, 2013 y lo que va de 2014 por concepto de reembolsos que las mutuales de seguridad efectuaron a las isapres por pago de licencias tramitadas y no asumidas como accidentes del trabajo.

Del señor Intendente de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena:

Adjunta documento relacionado con petición de información, cursada en nombre del Senador señor Bianchi, sobre el estado de avance de programas y planes de las nuevas autoridades regionales en lo que corresponde a la Corporación Nacional Forestal.

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

Informes

De la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica (boletín N° 9.389-05) (con urgencia calificada de “discusión inmediata”).

De la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización, recaído en el oficio de Su Excelencia la Presidenta de la República mediante el cual, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la ley N° 20.500, solicita el acuerdo del Senado para designar a la señora Verónica Pilar Monroy Herrera miembro del Consejo Nacional del Fondo de Fortalecimiento de las Organizaciones de Interés Público (boletín N° S 1.669-05) (con la urgencia del inciso segundo del número 5) del artículo 53 de la Constitución Política de la República).

Segundo informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que suprime el feriado

judicial para los tribunales que indica (boletín N° 9.155-07) (con urgencia calificada de “simple”).

—**Quedan para tabla.**

Mociones

De los Senadores señores Prokurica, Bianchi, Chahuán, Guillier y Horvath, con la que dan inicio a un proyecto de ley que establece el 14 de agosto como Día Nacional de los Radioaficionados (boletín N° 9.428-06).

—**Pasa a la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización.**

De los Senadores señores Bianchi, Chahuán y Horvath, con la que inician un proyecto de ley que modifica el Código del Trabajo para ampliar los casos en que el padre o el cuidador de un menor podrá gozar de fuero (boletín N° 9.429-13).

—**Pasa a la Comisión de Trabajo y Previsión Social.**

Declaración de inadmisibilidad

Moción de los Senadores señores Bianchi, Chahuán y Horvath, con la que proponen un proyecto de ley que establece una asignación especial de “jornadas penosas” para los funcionarios del sector salud que deban cumplir turnos en días declarados feriado irrenunciable por la ley.

—**Se declara inadmisibile por corresponder a una materia de la iniciativa exclusiva del Presidente de la República, conforme lo disponen los incisos tercero y cuarto, número 2°, del artículo 65 de la Constitución Política.**

Solicitud de permiso constitucional

De la Senadora señora Van Rysselberghe, para ausentarse del territorio de la república a contar del 14 del mes en curso.

—**Se accede a lo solicitado.**

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

El señor CHAHUÁN.— Pido la palabra.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Para referirse a la Cuenta, tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Señora Presidenta, con relación al proyecto que se acaba de declarar inadmisibile, solicito que se oficie a la Presidenta de la República con el propósito de pedirle su patrocinio.

La señora ALLENDE (Presidenta).— ¿Haría acuerdo para enviar en nombre del Senado el oficio solicitado por Su Señoría?

—**Así se acuerda.**

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

El señor HARBOE.— Señora Presidenta, la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento se encuentra *ad portas* de concluir la discusión en particular del proyecto de ley que crea el acuerdo de vida en pareja.

Para terminar su estudio es necesario abrir un nuevo plazo para recibir un conjunto de indicaciones que, básicamente, son de iniciativa del Ejecutivo.

Es una cuestión formal.

Por consiguiente, solicito ampliar el plazo para presentar indicaciones a la mencionada iniciativa, en la Secretaría de la Comisión, hasta las 18 de hoy.

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

Al parecer, según señala el Presidente de la Comisión de Constitución, se trata de aspectos más bien formales.

—**Así se acuerda.**

ACCESO DE PERSONAS CON CAPACIDADES ESPECIALES A CARGOS DE JUEZ O DE NOTARIO

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

El señor LABBÉ (Secretario General).— Señoras y señores Senadores, ayer se aprobó en general el proyecto de ley que modifica el Código Orgánico de Tribunales para permitir que personas con capacidades especiales sean nombradas en los cargos de juez o de notario (boletín 9.372-07).

Sin embargo, quedó pendiente fijar el plazo para formular indicaciones.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Si le parece a la Sala, se establecerá plazo hasta el 14 de julio.

El señor HARBOE.— Pido la palabra.

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

El señor HARBOE.— Señora Presidenta, para el éxito del proyecto, y considerando que una de las indicaciones que debe traer el Ejecutivo requiere un diagnóstico respecto de las inversiones que tienen que realizar los tribunales, sugiero establecer el lunes 4 de agosto, de manera de darle tiempo suficiente al Gobierno.

La señora ALLENDE (Presidenta).— ¿Haría acuerdo en tal sentido?

—**Se fija plazo para formular indicaciones hasta el lunes 4 de agosto.**

HOMENAJE A PERIÓDICO *MUNDO* *ÁRABE* (EX *LA REFORMA*) EN SUS 82 AÑOS DE VIDA

La señora ALLENDE (Presidenta).— Señoras y señores Senadores, corresponde rendir homenaje al periódico *Mundo Árabe* (ex *La Reforma*), en conmemoración de sus 82 años.

En primer lugar, saludo a su Director, don Elías Sabaj; a su señora, doña Marta Véliz, y a sus familiares doña Patricia Sabaj, señores Enrique Lama y Jorge Sabaj y doña Carolina Díaz.

Del mismo modo, saludo al Embajador de los Emiratos Árabes Unidos, señor Abdulla Almaainah, y al Consejero de la Embajada del Estado de Kuwait, señor Adel Al-Ghunaiman.

También saludo al representante de la Embajadora del Estado de Kuwait, señor Mohammed Mortada; al Presidente del Club Sirio Unido, don Juan Carlos Sarquis, y señora; al Presidente de la Unión Árabe de Beneficencia, don Miguel Díaz Cumsille, y señora; al Rector del Colegio Árabe de Santiago, don Jorge Álamo Elías, y señora; al Director Ejecutivo de la Fundación Palestina Belén 2000, don Mario Nazal, y señora; al Presidente de la Sociedad de Beneficencia Siria, señor Hernán Maluk Manzano; al Presidente de la Unión Árabe, don Cristian Eltit; al Cónsul de Siria en Valparaíso, señor Karim Madain Ayub; a la periodista de *Mundo Árabe* doña María del Valle, y a todos quienes nos acompañan hoy en las tribunas.

¡Muy bienvenidos al Senado!

¡Muchas gracias por estar con nosotros!

—**(Aplausos en la Sala y en tribunas).**

En primer término, tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Señora Presidenta; Honorable Senado; señor Director del periódico *Mundo Árabe*, don Elías Sabaj Chamy; señores miembros de su equipo de redacción y edición; señores integrantes de la Colonia Árabe residente y sus organizaciones representativas; señores miembros del Cuerpo Consular; señores embajadores; señores representantes de las organizaciones de la colonia árabe palestina que hoy nos acompañan; señores miembros de la Fundación Belén 2000; señores representantes de organizaciones de Iglesia:

Me resulta particularmente grato rendir homenaje, en representación de los Senadores de Renovación Nacional y en mi calidad de descendiente de árabes palestinos, al periódico *Mundo Árabe* con motivo de su octogésimo segundo aniversario desde que fue fundado por don Jorge Sabaj Zurob (que en paz descance), padre de su actual Director.

Durante su extensa trayectoria, ese medio

se ha convertido en un valioso elemento integrador entre las entidades de origen árabe y los países de América Latina donde se difunde.

Su fundador, inmigrante palestino nacido en Beit-Jala (como muchos miembros de la colonia árabe residente en nuestra nación), le impuso una línea editorial de ineludible defensa de los pueblos árabes en general y del palestino en particular, que sus sucesores han sabido conservar.

Las páginas de dicha publicación guardan parte de la historia de los árabes que vinieron a Chile e hicieron de este país su segunda patria y de las instituciones que formaron desde principios del siglo pasado.

Antes de fundar *Mundo Árabe*, don Jorge Sabaj editaba un medio denominado *La Reforma (Al Islah)*, que se mantuvo hasta un tiempo después. Y ambas publicaciones se complementaban entre sí.

Cabe señalar que don Jorge Sabaj, en su ánimo de informar con objetividad sobre las actividades de los inmigrantes árabes, viajaba constantemente a las ciudades de nuestro territorio donde existían colonias de dicha nacionalidad.

Demostó su espíritu solidario hacia el país que lo acogió con ocasión del terremoto que azotó a la ciudad de Valdivia y a las localidades aledañas en mayo de 1960. Luego del sismo decidió organizar una caravana de camiones con ropa y víveres para distribuirlos en las zonas más afectadas del sur. Y encabezó personalmente el convoy, gracias a lo cual tomó contacto, al mismo tiempo, con miembros de la colectividad que resultaron afectados.

Tan noble acción fue justamente reconocida por el Gobierno de la época, que resolvió otorgarle la nacionalidad chilena por gracia.

De igual modo, como testimonio de reconocimiento a la labor de integración entre nuestro país y las comunidades árabes, que llevó adelante con tanto entusiasmo, don Jorge Sabaj, en su calidad de fundador del mencionado periódico, fue invitado oficialmente, en 1961,

por los gobernantes de Egipto; del Reino Hachemita de Jordania; de Arabia Saudita; de Kuwait; del Líbano; de Irak, y de Siria, que por aquella época formaba parte de la República Árabe Unida.

También visitó su ciudad natal, Beit-Jala, en Palestina, donde fue recibido por las máximas autoridades y tuvo emotivos encuentros con sus familiares.

En Egipto, Siria, Jordania y Grecia se le confrieron condecoraciones oficiales como retribución a sus servicios distinguidos a la causa de la paz, la justicia y la hermandad entre los pueblos.

De igual modo, los Patriarcados de Antioquía, Jerusalén y Alejandría lo distinguieron con condecoraciones espirituales.

En nuestro país tuvo muy buenas relaciones con los diversos gobernantes, a partir de los años 40 del siglo pasado. Y en 1962 el Presidente Jorge Alessandri le confirió la Orden al Mérito Bernardo O'Higgins, por su gran labor de hermandad.

Luego de su fallecimiento, en 1973, le sucedió en la dirección del diario su hijo don Elías Sabaj Chamy, quien ha mantenido incólume la línea editorial que dejó su padre como legado imperecedero.

Bajo su dirección, el periódico tuvo una importante participación en la creación de los tres colegios árabes existentes en nuestro país.

La Federación de Entidades Árabes de Chile, conocida también como Fearab, ha reconocido al mencionado periódico como su órgano oficial en los diversos encuentros que ha organizado, distinción que también le han otorgado otras entidades congéneres de Latinoamérica y Norteamérica, por lo cual le ha correspondido cubrir periodísticamente todos los eventos de esta naturaleza que han realizado en los últimos años dichas instituciones.

De igual modo, ese medio de comunicación ha mantenido su reconocimiento de parte de las autoridades de los países árabes, correspondiéndole consignar en sus páginas los re-

cibimientos que han hecho dichos gobernantes a las federaciones de entidades de ese origen. Ello queda demostrado hoy por las autoridades diplomáticas y consulares que nos acompañan.

Bajo su actual dirección, *Mundo Árabe* ha mantenido su carácter de órgano informativo que concita gran interés en las colectividades inmigrantes árabes de países vecinos, sobre todo las de Perú y Bolivia. Y de ello da fe el número de suscripciones que el diario recibe de estos países.

Desde el primer momento la propagación y la conservación de la lengua árabe fueron uno de los propósitos fundacionales de ese periódico árabe-chileno, como innegable elemento integrador entre dos culturas distintas pero que se complementan. Chile ha sabido acoger hasta el día de hoy a los inmigrantes que vinieron desde tan lejanas tierras.

En tal sentido, no puedo dejar de reconocer que resulta bastante difícil que una publicación periódica de una colonia extranjera se mantenga por tanto tiempo, como lo ha hecho *Mundo Árabe*, ya por 82 años. Y ello constituye, indudablemente, un fiel reflejo de la mística que le impusieron su fundador y su sucesor y actual Director.

Por esa razón, no me resta sino felicitar a su Director y a sus colaboradores, a quienes les expreso mis más sinceros deseos de que *Mundo Árabe* continúe publicándose por muchos años más, instándolos a mantener los principios establecidos por el fundador y a continuar incansablemente por la senda que él les trazó.

Les quiero agradecer en particular a todos los amigos que hoy se encuentran en las tribunas: amigos de tanto tiempo que también han hecho de *Mundo Árabe* un órgano de difusión de la causa árabe, y sobre todo de la causa palestina, de un pueblo que busca su liberación, la constitución de su propio Estado. Es la historia de un pueblo que ha sido maltratado y que ha luchado por su autodeterminación, por el derecho al retorno.

Por eso, agradezco de manera muy personal

a su Director, pues mientras exista el periódico *Mundo Árabe* la causa palestina, la causa árabe, la causa de la paz se mantendrá viva.

Muchas gracias.

—(Aplausos en la Sala y en tribunas).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra el Vicepresidente del Senado, Honorable señor Eugenio Tuma.

El señor TUMA.— Señora Presidenta, estimados colegas:

En mi condición de Senador descendiente de la comunidad palestina y miembro de la bancada del Partido Por la Democracia, deseo expresar mi satisfacción por la oportunidad de rendir homenaje a *Mundo Árabe*, periódico oficial de la Federación de Entidades Árabes en Chile y el resto de América, el cual recientemente cumplió 82 años, transformándose en una de las publicaciones de colectividades extranjeras más antiguas en Latinoamérica.

Saludo a su Director, don Elías Sabaj Chamy; a su familia, y a su equipo periodístico.

También, al Embajador de los Emiratos Árabes Unidos (nos acompaña hoy), don Abdulla Almaainah; al Consejero de la Embajada del Estado de Kuwait, don Adel Al-Ghunaiman; al Cónsul de Siria en Valparaíso, don Karim Madain; al Presidente del Club Sirio, don Juan Carlos Sarquis, y señora; al Director Ejecutivo de la Fundación Belén, don Mario Nazal, y señora; al Presidente de la Unión Árabe, don Cristian Eltit; a los miembros de la comunidad árabe en Chile que nos acompañan; a las entidades árabes presentes en nuestras tribunas; a las amigas y a los amigos del mundo árabe.

Mundo Árabe es el sucesor del periódico *La Reforma (Al Islah)*, que fue fundado en 1931 por don Jorge Sabaj Zurob, inmigrante palestino nacido en Beit-Jala, quien llegó a Chile a principios del siglo pasado y al que -puedo decirlo- tuve la suerte de conocer.

Don Jorge recibió la carta de ciudadanía, y se destacó por su compromiso social con nuestro país, particularmente frente al terremoto de 1960, como ya señaló mi colega Francisco

Chahuán. Fue una de las personas que se movieron por la solidaridad con los damnificados.

Su aporte a la sociedad fue reconocido en 1962 por nuestro Gobierno, que lo nombra Caballero de la "Orden al Mérito de Chile".

La publicación en comento surge como un medio de difusión destinado a fortalecer la vinculación entre los árabes radicados en diferentes ciudades de esta nación, todos inmigrantes, quienes encontraron en él una forma de vincularse; de informarse, no solo de lo que acontecía en Chile, sino también de los hechos más relevantes que ocurrían en sus países de origen; y, a la vez, de promover la integración con nuestra sociedad.

Se trata de un medio de comunicación que ha mantenido una ineludible defensa de los pueblos árabes, en especial de la causa palestina.

Desde sus primeros años, *La Reforma* se caracterizó por su denuncia frente a las actuaciones colonialistas que afectaban a varios países árabes. Esa acción implicó que durante la Segunda Guerra Mundial a su director se lo incluyera en la nefasta "Lista Negra" de 1941. Así, Jorge Sabaj fue obligado a suspender y cerrar la publicación, entre otras discriminaciones que lo afectaron.

No obstante la absurda y oprobiosa persecución de que se lo hizo objeto, en 1947 Jorge Sabaj reinició su lucha en pro de los pueblos árabes con una nueva publicación, llamada *Mundo Árabe*, logrando que Chile eliminara las vergonzosas prohibiciones impuestas desde el extranjero.

La trayectoria de Jorge Sabaj, marcada por la defensa de los derechos de los pueblos árabes y de la libertad de expresión, fue reconocida ampliamente por diversos dignatarios, como Gamal Abdel Nasser, de Egipto; Hussein Ben Talal, de Jordania; Emir Abdullah As-Salim As-Sabbah, de Kuwait; Fuad Chehab, del Líbano, y Abdel Karim Kassen, de Iraq.

Las expresiones de afecto y reconocimiento de los Estados se formularon a través de ocho

condecoraciones oficiales. Entre ellas, la Orden al Mérito de Egipto (1956); la Orden al Mérito de Siria (1957); la Estrella de Jordania, impuesta personalmente por el rey Hussein Ben Talal (1961), y la Orden al Mérito Bernardo O'Higgins (1962)

Tres patriarcados ortodoxos lo distinguieron con condecoraciones de un valor espiritual inestimable: el de Antioquía, en 1961; el de Jerusalén, en 1961, y el de Alejandría, el año siguiente.

Su incansable esfuerzo por vincular a Chile con las naciones árabes está marcado hasta sus últimos días. Es precisamente en Kuwait donde se encuentra con la muerte, en 1973.

El legado de Jorge Sabaj Zurob en el ámbito de las comunicaciones fue asumido por su hijo Elías Sabaj Chamy -presente en las tribunas del Senado-, quien hasta la fecha ha dirigido de manera ininterrumpida el periódico *Mundo Árabe*, cuya línea editorial sigue inalterada, promoviendo la vinculación de la comunidad árabe en Chile y defendiendo los derechos de los pueblos árabes, especialmente los del pueblo palestino.

¡Un homenaje muy sentido, querido amigo Elías!

Te agradecemos por el gran esfuerzo que has hecho durante tantos años para seguir el camino de la libertad de expresión.

Deseamos que tus horas tras la decisión de jubilar en la actividad periodística sean de descanso, de reflexión y de pasividad luego de la larga labor que has tenido en tu vida.

Tu legado en el ámbito de las comunicaciones se seguirá recordando.

Por tu actividad, en 1986, con ocasión del VIII Congreso Nacional de la Federación de Entidades Árabes de Chile (Fearab-Chile), realizado en Santiago, se designó a *Mundo Árabe* órgano oficial de dicho ente. Asimismo, en diciembre de aquel año el Comité Ejecutivo de Fearab-América, reunido en Buenos Aires (Argentina), lo hizo su órgano oficial.

De ese modo, dicho periódico ha estado

presente en los diversos congresos y eventos de las organizaciones árabes efectuados en Chile y en el extranjero.

En sus páginas ha quedado plasmada parte de la historia de la comunidad árabe y de sus protagonistas.

Especial mención tiene la cobertura, en 1989, de la delegación de Fearab-América recibida en Túnez por Yasser Arafat, Presidente de la Autoridad Nacional Palestina, junto a sus principales dirigentes, entre quienes se encontraba Mahmud Abbas, actual Presidente del Estado Palestino.

La cobertura y el reportaje de los principales eventos de las organizaciones árabes son una tarea natural para cualquier medio de comunicación, pero en el caso de *Mundo Árabe* constituyen un esfuerzo notable, considerando que no cuenta con presupuesto permanente para su funcionamiento: el financiamiento ha sido parte de la gestión y compromiso de su director, Elías Sabaj.

Al revisar las páginas de ese periódico podemos reconocer la historia de los árabes que han hecho de Chile su patria, quienes desde principios del siglo pasado arribaron procedentes de Palestina, Siria y Líbano, transformándose muchas veces en las colonias de residentes árabes más importantes de América Latina; es el caso de la comunidad palestina.

La incorporación de los migrantes árabes y la difusión de su cultura constituyen un aporte a la diversidad y multiculturalidad del país. Junto a las familias se integra un crisol de costumbres, creencias, hábitos, lenguas y artes que concreta un significativo aporte en las diversas áreas de la economía, de las ciencias, de la cultura, de las organizaciones sociales, de las actividades políticas de la nación, que incluso ha marcado en el ámbito del urbanismo paisajes especiales y característicos en barrios y ciudades.

En ese proceso de integración e intercambio cultural entre las comunidades árabes y la sociedad chilena, el periódico *Mundo Árabe* ha

sido un espacio de difusión y encuentro permanente desde sus inicios. Es una publicación que da testimonio de la contribución que los medios de comunicación realizan para mantener el pluralismo social, político, cultural y étnico en una sociedad democrática.

Esos valores fueron los que inspiraron a don Jorge Sabaj Zurob cuando fundó el periódico *La Reforma*; son los que inspiran a su hijo Elías, y son los que le han permitido al país disponer de una ventana hacia el mundo árabe por más de ochenta años, con apego irrestricto a los valores de la autodeterminación y la independencia y a la defensa de los derechos de los pueblos árabes, particularmente del pueblo palestino, sin importar los costos ni transar una línea editorial por posiciones cómodas o convenientes:

Simplemente, por el compromiso de informar de manera veraz e independiente a la comunidad árabe y a toda la sociedad chilena.

Simplemente, por el compromiso con la diversidad y el respeto a la cultura de los pueblos y a su derecho a la autodeterminación.

Simplemente, por el amor a la libertad de expresión.

Muchas gracias.

—(Aplausos en la Sala y en tribunas).

La señora ALLENDE (Presidenta).— De esta forma el Senado ha rendido homenaje al periódico *Mundo Árabe*, ex *La Reforma*, en la conmemoración de sus 82 años de vida.

Agradecemos mucho la presencia de las ilustres visitas que nos acompañaron esta tarde.

—(Aplausos en la Sala y en tribunas).

V. ORDEN DEL DÍA

NUEVO MECANISMO PARA ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES

La señora ALLENDE (Presidenta).— Corresponde ocuparse en el proyecto de ley, en

segundo trámite constitucional, que crea un mecanismo para la estabilización de los precios de los combustibles, con informe de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de “discusión inmediata”.

—**Los antecedentes sobre el proyecto (9.389-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 26ª, en 18 de junio de 2014.

Informe de Comisión:

Hacienda: sesión 28ª, en 2 de julio de 2014.

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

El señor LABBÉ (Secretario General).— El principal objetivo de esta iniciativa es crear un nuevo mecanismo para la estabilización de los precios de los combustibles. A tal efecto se establece en la base de cálculo del impuesto específico un componente variable cuya determinación está asociada a las variaciones de los precios internacionales de los combustibles derivados del petróleo y que, por lo tanto, puede resultar positivo o negativo.

La Comisión de Hacienda discutió el proyecto en general y en particular, en virtud de lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado.

Dicho órgano técnico aprobó la idea de legislar y lo hizo por la unanimidad de sus miembros, Honorables señores Coloma, García, Lagos, Montes y Zaldívar.

En cuanto a la discusión particular, efectuó diversas enmiendas, que aprobó con la misma unanimidad consignada precedentemente.

Sus Señorías tienen a la vista un boletín comparado donde se consignan, en la segunda columna, las modificaciones propuestas por la Comisión de Hacienda, y en la tercera, el texto del proyecto de ley como quedaría si ellas se aprobaran.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Voy a suspender la sesión por algunos minutos para

permitir la llegada de los miembros de la Comisión de Hacienda, órgano que está sesionando paralelamente con la Sala.

Se suspende la sesión.

—**Se suspendió a las 16:44.**

—**Se reanudó a las 16:50.**

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

En discusión general y particular.

Tiene la palabra el Honorable señor Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).— Señora Presidenta, quiero darle una explicación, ya que en la Comisión de Hacienda hemos estado reunidos, de acuerdo con la autorización que nos dio la Sala, analizando la reforma tributaria y escuchando a todos nuestros invitados, que son bastantes más de lo que pudiera pensarse.

El proyecto en debate fue despachado por unanimidad en ese órgano técnico después de la explicación que recibimos del titular de la Cartera, aquí presente.

Ya se sabe que a partir de 1991, con motivo de la volatilidad del precio del petróleo, se contemplaron diferentes regímenes para subsidiar o tratar de estabilizar el valor de los combustibles, principalmente por el hecho de que, muchas veces, provoca efectos en la economía. No se trata solo del consumo de vehículos comunes, sino también del transporte público de todo tipo.

Desde ese año a 2005 funcionó el Fondo de Estabilización de los Precios del Petróleo (FEPP), y después, entre 2005 y 2010, el Fondo de Estabilización de Precio de Combustibles (FEPCO). Y, durante el Gobierno recién pasado, discutimos y aprobamos en el Congre-

so el Sistema de Protección a los Contribuyentes ante las Variaciones de los Precios Internacionales de los Combustibles (SIPCO), que entró en operaciones en el año 2011.

No obstante todos los mecanismos de subsidio que hemos establecido, sabemos que el precio del petróleo y del combustible al consumidor ha subido mucho más allá del que conocimos en la década de los ochenta, en términos no nominales, sino reales. Y eso se ha debido, no a causas internas, sino, fundamentalmente, a la variación experimentada a nivel internacional, teniendo en cuenta que Chile es absolutamente dependiente de la importación del producto. Nuestro país genera solo el 5 por ciento de lo que consume. En consecuencia, cualquier alteración en ese ámbito determina un precio de mucha inestabilidad, por lo que resulta razonable buscar algún sistema de estabilización.

El SIPCO, tal como se aprobó acá -y lo recordarán muchos de los Senadores que estuvieron presentes en el debate-, enfrentó problemas en su aplicación, y fue necesaria una enmienda en el año 2012 para que realmente operara. Ello, en razón de que se había ampliado hasta más menos 12,5 por ciento el ancho de la banda para los efectos del subsidio, de modo que las variaciones de precio tenían que ser muy extendidas. El hecho determinó que, de 176 semanas de operación del beneficio, solo en 37 de ellas se haya entregado para la gasolina y en 13 para el diésel, y el Gobierno anterior tuvo que presentar una modificación a fin de reducir el margen de alzas y bajas hasta más menos 10 por ciento.

El sistema venció el 30 de junio recién pasado. O sea, nos encontramos en este momento sin ninguna herramienta de esa índole para responder a las variaciones de precio que se puedan registrar. Esta es la razón de que el Gobierno haya sometido a la consideración del Congreso el proyecto en debate, que plantea al Mecanismo de Estabilización de Precios de Combustibles (MEPCO).

El señor Ministro seguramente tendrá la ocasión de explayarse al respecto en forma más detallada, pero los principales cambios son que la banda de precios, en vez de ser de más menos 12,5 por ciento, sea de más menos 5 por ciento. Eso determina que la operación resulte mucho más efectiva y oportuna.

Además, se establece un mecanismo de estabilización adicional en el sentido de que los movimientos semanales de precios no podrán ser por ningún motivo superiores a 0,12 unidad tributaria mensual -o sea, 5 pesos por litro-, sin que sea posible la acumulación de más de 20 pesos en un mes.

De acuerdo con la información que nos entregó el señor Ministro, se estima tentativamente que la aplicación del sistema podría implicar un costo de 600 millones de dólares. Si se tomara el promedio de lo registrado en los últimos tres años, el monto que podría deducirse con cargo al impuesto a los combustibles, según el informe financiero, sería del orden de 280 millones de dólares, aproximadamente.

Al conocerse estos antecedentes en la Comisión, y sobre la base, primero, de que actualmente no existe un sistema, de que es preciso elaborarlo, y de que, segundo, el propuesto mejora el anterior, el SIPCO, y lo hace mucho más eficiente, puesto que se fija una banda mucho más angosta, de más menos 5 por ciento -además, en ninguna semana se excederá de 5 pesos, como tampoco de 20 al sumarse las cuatro del mes-, creemos que es algo que va a funcionar en forma más conveniente.

Antes también aprobamos -justamente le advertimos al titular de Hacienda que se trataba de algo que no iba a poder operar- que el Gobierno quedara con una facultad para establecer un mecanismo de seguro. Efectivamente, en una sola oportunidad, al comienzo, cuando se dispuso el Fondo de Estabilización de los Precios del Petróleo, hubo una ocasión de hacerlo. Pero la verdad es que hoy día no hay interesados ni oferentes en el mercado. Sin perjuicio de ello, el señor Ministro nos ha he-

cho ver que es mejor dejar la facultad en la ley vigente, al objeto de que si en algún momento dado se pudiera operar con este tipo de seguro, no se tenga que volver al Congreso a pedirlo.

Por todas esas razones, la Comisión ha recomendado, por unanimidad, la aprobación del proyecto de ley propuesto por el Gobierno.

Muchas gracias.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Creo que es justo consignar que los miembros de la Comisión de Hacienda se encuentran ausentes por estar recibiendo en audiencia y sesionando en forma simultánea, como se autorizó. No está de más recordarlo.

Puede intervenir el Honorable señor Prokurica, a quien quiero felicitar, pues acabo de enterarme de que está de cumpleaños.

—(Aplausos en la Sala).

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).— Solicito abrir la votación, señora Presidenta, a fin de poder concurrir a la reunión del órgano técnico.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Si no hay objeciones, se procederá en esa forma.

Acordado.

En votación.

—(Durante la votación).

El señor PROKURICA.— Agradezco mucho, señora Presidenta, el saludo de todos mis amigos en el Senado.

En verdad, esta es una discusión antigua, por no decir infinita, en relación con un asunto en el que los distintos gobiernos -el recién pasado, el anterior- nos han dado “mejorales” llamados “FEPCO”, “SIPCO”, y ahora otro. Pero, hablando las cosas como son, ninguno de estos proyectos ha resuelto la causa básica del problema, ni va a ayudar a los chilenos de clase media, a los taxistas, a los colectiveros, a los camioneros, a los micreros, a la gente de la feria que tiene un vehículo y cuyos costos son, aproximadamente, el 40 por ciento de los de un taxista o de un colectivero. La cuestión radica en el valor del combustible.

Ahora, los gobiernos no tienen la culpa de

que el precio internacional haya subido, porque no pueden manejarlo. Chile no produce petróleo. Pero, ¡por favor!, me habría gustado que estuviera aquí el Ministro de Hacienda para poder plantearle...

La señora ALLENDE (Presidenta).— Se encuentra detrás de usted, Su Señoría.

El señor PROKURICA.— Gracias.

Creo que algo no está bien en la cifra, porque se llegó a 150 dólares el barril y el litro de bencina costaba 800 pesos, en tanto que el barril está hoy en 100 dólares y el precio es de 900 pesos.

A mi juicio, es otro elemento el que ha determinado la generación de costos. Y la causa o parte importante de ella es, sobre todo, la actual carga tributaria de los combustibles en Chile, que llega casi a la mitad de su valor.

Daré algunos datos sobre el particular, porque el nuevo sistema de estabilización de precios fue anunciado el 11 de junio recién pasado por el Ministro señor Arenas en todos los medios de comunicación, los cuales registraron que la nueva propuesta implicaría una protección a los consumidores.

Juzgo que es una protección entre comillas. Pondré las cantidades reales en conocimiento del Senado y de quienes ven su canal. Un estudio encargado a la Biblioteca del Congreso Nacional expresa que la recaudación fiscal por concepto de impuesto a los combustibles ha ido aumentando de mil 119 millones de dólares, en 2008, a 2 mil 300 millones el año pasado.

¡Ahí radica la cuestión, señora Presidenta! ¡El Estado no quiere compartir el problema del alza internacional del precio! ¡El Estado mira para el lado, porque, cuando se registra el incremento y se eleva el número de vehículos, le sigue creciendo la torta!

Piensen mis Honorables colegas en que desde 2008 hasta el año pasado la diferencia ha llegado a ser de mil millones de dólares anuales extras. ¿Quién la está pagando? El taxista, el colectivero, el camionero, el transportista, la

persona de clase media.

Y nos vienen a ofrecer una migaja, señora Presidenta, en orden a que el precio no suba o baje más de cinco pesos. ¿Qué es eso? ¡Nada! El Estado no está haciendo ningún esfuerzo.

Por mi parte, he reiterado una proposición, que dirigí también a la gente de mi Gobierno. No se trata de una crítica a la Administración actual, sino a los Ministros de Hacienda, que no han querido compartir en la materia.

Porque aquí se hace referencia a la pobreza. Estimo que con este tipo de impuesto se hace cada día más rico al Fisco y más pobres a la clase media y a la gente que trabaja en estas actividades económicas. Y, al final, ello se extiende a todos, incluidos los más pobres, porque, como Chile es un país tan largo, el pan, la leche, la generalidad de los productos, se transportan a largas distancias y aumenta el costo de los fletes.

Entonces, al señalarle al colectivero de Copiapó, de Vallenar, de Chañaral, de Diego de Almagro que el precio no le va a subir o no le va a bajar más de cinco pesos, ¿dónde está el provecho que obtiene?

El beneficio no existirá si realmente no se asume en forma responsable lo que creo que se debería hacer. ¿De qué se trata? El Fisco debiera decir claramente: “Estamos recibiendo mil 119 millones de dólares, y si sube el precio internacional, vamos a compartir el problema y a recaudar lo mismo, pero no más”.

Lo que pasa es que solo en cinco años ha habido -repito- mil millones de dólares anuales extras para las arcas fiscales.

En consecuencia, me voy a abstener, señora Presidenta, porque creo que el proyecto de ley no es una solución. Constituye un eufemismo. Implica no enfrentar el problema; no darse cuenta del daño que el precio de los combustibles les provoca a los más pobres. Significa mirar para el lado. Porque el Fisco -insisto en ello- sigue recaudando más y más dinero a costa de empobrecer a la gente más modesta.

Por eso, lo que he planteado reiteradamente

es la existencia de un impuesto variable, de tal manera que el Fisco recaude lo mismo y no ocurra el fenómeno de que nos den cinco pesos por un lado y nos saquen cinco por el otro. En efecto, les advierto a quienes presencian la sesión que si se registra una baja de diez pesos, la disminución final no será equivalente, sino de cinco pesos, no más. ¿Por qué? Porque esa es la estabilización.

La estabilización no sirve cuando se registra un precio que va todo el tiempo al alza. No sirve cuando se importan 10 mil o 15 mil vehículos nuevos anuales. No sirve cuando el Fisco ha privatizado las carreteras y es preciso pagar peaje, y resulta que nos quedamos con el peaje y con el impuesto específico, que se generó para poder mantener las carreteras.

Entonces, digamos las cosas como son. Ya que se está estudiando una reforma tributaria y que el Ministro nos acompaña, ¿por qué no discutimos el asunto en serio? ¿Por qué no le decimos a la gente: “Cada vez que suba el precio internacional, el Fisco va a hacer un esfuerzo con usted y va a recaudar lo mismo”?

¡Pero el sistema que nos ocupa no es la respuesta! Repito que, en verdad, constituye un eufemismo; que importa no considerar el problema de los combustibles y de la pobreza, ni el de quien trabaja en la calle.

Así que malas noticias para la gente de los colectivos, de los camiones, de los micros y de la clase media. Esta última, gracias a Dios y a que en el país se han aplicado, durante 30 o 40 años, políticas sólidas en materia económica, hoy día tiene auto. Un vehículo no es actualmente un lujo, como a lo mejor lo era cuando se dispuso el impuesto.

Esta no es, entonces, una buena noticia: es una manera de mirar para el lado y de seguir engrosando las arcas fiscales y empobreciendo a la gente más modesta.

He dicho.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Saludo a las visitas de la comunidad de Ñiquén, en la provincia de Ñuble, que nos acompañan en

las tribunas.

Son muy bienvenidas. Encantada de tenerlas acá.

—(Aplausos en la Sala y en tribunas).

Deseo recordar que se ha abierto la votación y que la discusión se realiza en general y en particular. Las indicaciones formuladas se aprobaron por unanimidad en la Comisión de Hacienda. Lo puntualizo para que estén informados los señores Senadores que ya han comenzado a pronunciarse.

Puede intervenir el Honorable señor Coloma.

El señor COLOMA.— Señora Presidenta, haré tres comentarios con relación al proyecto de ley.

En primer lugar, comparto con quien me antecedió en el uso de la palabra que esta es una iniciativa modesta, respecto a la envergadura de la dificultad que se ha ido creando en función del precio de los combustibles.

Cuando se compara cómo ha ido evolucionando ese factor en Chile, donde no necesariamente es igual al valor en el exterior, cabe advertir que configura un insumo -porque para mucha gente, obviamente, es un elemento de trabajo- que ha subido en forma exponencial. Y cada vez se transforma en un problema mayor, casi insoportable, para los usuarios en cuya actividad incide.

Siempre se plantea la duda técnica o política de qué hacer con un proyecto claramente insuficiente -quiero señalar que tampoco es tan distinto de otros que se enviaron antes, en instancias gubernativas distintas-, de si es mejor aprobar o rechazar.

El Senador que habla abriga la convicción de que el texto es muy modesto, como expresaba, pero más bien prefiere apoyarlo, porque al menos en algo se puede menguar una lógica de elevación de precios que no son manejables y que evidentemente afectan a los sectores medios.

Dicho eso, creo que la cuestión de fondo sigue pendiente, como lo expuse en la Comi-

sión de Hacienda: ¿qué va a hacer el Gobierno -lo mismo le he planteado a otros- respecto del impuesto específico a los combustibles?

Me doy cuenta de que pasó algo bien letal en el sentido de que, instalado el tributo hace muchos años con un objetivo de reparación de carreteras y siendo en la época bastante bajo el valor internacional de los combustibles, ello no tenía una influencia muy significativa en el precio del producto. Lo que ocurre es que eso cambió, y el impuesto, que no era de tanta relevancia, hoy día es importante. A ningún Ministro de Hacienda le gusta desprenderse tan fácilmente de una cantidad de recursos de esta naturaleza. Recordemos que todos los titulares de esa Cartera pertenecen a una raza, que no cumplen simplemente un rol, y percibo que, por más que pasan y pasan, se enfrentan muchos obstáculos para realizar un cambio.

¿Qué es lo que sigue pendiente? Y, particularmente, desde nuestro Partido les seguimos diciendo a las autoridades que el impuesto específico a los combustibles genera un profundo daño a los sectores medios productivos de nuestro país.

Lamentablemente, no existe voluntad para modificar sustancialmente este proyecto. Pero es cierto: se trata de un Mejoral, un Dominal, un Paracetamol, para que lo puedan entender personas de distintas edades. Y lo cierto es que no le cambiará la vida a nadie. Es mejor que haya a que no haya. Sin embargo, se sigue postergando un problema que hace muchos años debió haber sido resuelto de manera muy diferente.

Quiero agregar dos reflexiones más sobre el particular.

En primer lugar, nosotros le pedimos al Ministro de Hacienda -quien se comprometió a solicitárselo al Servicio de Impuestos Internos- un informe sobre cuánto gana el Fisco con las alzas de precios en los combustibles. No estamos hablando de lo que percibe por el impuesto específico. Eso lo sabemos. Lo que ocurre es que mientras más alto es el precio,

como la demanda es inelástica, más recibe el Estado por concepto de IVA.

El señor PROKURICA.– ¡Depende del número de automóviles!

El señor COLOMA.– Claro, en Chile ha habido una gran explosión del parque vehicular en función del crecimiento, que espero que no se detenga con la reforma tributaria, aunque sí tengo bastantes temores al respecto. Es una forma de enfrentar el crecimiento del país: generar impuestos que impidan por completo el desarrollo, con lo cual, por supuesto, bajará la recaudación por esa vía.

Me gustaría que al menos por ahí se viera una señal en el sentido de que esa cantidad de recursos adicionales que recibe el Fisco por concepto de IVA, en función del aumento del precio de los combustibles, tuviera algún grado de devolución a los usuarios que pagan el tributo y no se perdiera en la noche de los tiempos, en quién sabe qué otro proyecto.

Además, debo señalar que en la Comisión se lograron aprobar -me parece- tres indicaciones, que no vamos a decir que son las más importantes del mundo, pero que por lo menos algo ayudan. Una corresponde a un compromiso adquirido en la Cámara de Diputados (plasmado en el artículo 5º, nuevo) en cuanto a generar la obligación semanal de publicar y actualizar por parte del Ministerio de Hacienda toda la información de las variables que supone el impuesto: el precio “base”; el tipo de cambio; los precios de referencia y paridad determinados por el Ministerio de Energía; los valores semanales del componente variable del impuesto específico a los combustibles; los valores semanales de todos los parámetros que la ley autoriza fijar al Ministerio de Hacienda.

Estimo conveniente dar esa transparencia y no esperar que los jueves una empresa nos anuncie, como un oráculo, cuál va a ser el precio de los combustibles, sin que nadie sepa exactamente por qué se dan tales valores. Entiendo que hay escenarios donde se pueden prever los precios, pero considero mucho me-

yor que la obligación de publicar quede establecida por ley.

Ahora, ¿qué pasa si los combustibles bajan en un momento determinado? Tampoco la idea es que bajen indefinidamente 5 pesos.

Por eso, se establece una facultad especial al Presidente de la República para que pueda cambiar ese parámetro a objeto de reflejar tal disminución en el precio, mediante decreto, al que se le agregó el término “fundado”.

El concepto “fundado” -lo digo para que al menos quede en la historia de la ley- tiene sentido, pues los ajustes que se hagan deberán obedecer a razones objetivas producidas en el mercado de los combustibles y no, simplemente -como aún no se ha usado el mecanismo, uno puede prever lo que ocurrirá y hablar con libertad-, a una intención política, o porque hay una elección *ad portas*, o porque se requiere remediar algo mediante un impacto mediático, como una noticia de esta naturaleza.

Por eso se pide que el decreto sea fundado: para que se base en parámetros objetivos que ameriten una baja, que ojalá la actual Presidenta de la República deba efectuar muchas veces. No quiero inhibir esa gestión. Lo que estoy planteando es que dicho instrumento tiene que usarse siempre con fundamento.

No creo que el mundo vaya a cambiar después de esta ley, por mucho empeño y esfuerzo que alguien le ponga. Se trata de un pequeño, pequeñísimo soporte. Tampoco fueron muy grandes los soportes anteriores. Así que no es cosa de que se estén introduciendo cambios muy pendulares en la sociedad.

Espero que las indicaciones aprobadas ayuden a dar más transparencia al mercado y que también posibiliten que, si se dan los espacios de baja en el valor de los combustibles, ello se refleje realmente en los precios.

Queda un gran tema pendiente, que fue consultado con el Ministro de Hacienda, quien nos quedó mirando con la sonrisa típica de las personas que ocupan ese cargo: ojalá algún día este impuesto específico termine o disminuya

sustancialmente, y no con gotarios, como ocurre hoy día.

He dicho.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Quiero saludar a los alumnos del Liceo Jean Buchanan de Larraín, de la comuna de Peumo, que nos acompañan esta tarde.

¡Sean ustedes muy bienvenidos!

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

El señor BIANCHI.— Señora Presidenta, considero absolutamente necesario sincerar la discusión. Ya lo hizo el Senador Baldo Prokurica -quien me interpretó de manera cabal- en la intervención que hizo hace un rato. Y ese sinceramiento pasa primero por plantearse si va a existir en nuestro país algún Gobierno que sea capaz de eliminar el impuesto específico a los combustibles.

¡Ninguno!

Lo que recauda este impuesto hizo, hace y hará que las distintas Administraciones vean en él un ingreso gigantesco, a costa, especialmente, tal como ya se ha señalado, de las personas en general.

El aumento de vehículos en Chile ha sido exponencial, permanente, sostenido, y ha hecho que la caja crezca, crezca y crezca, con el sacrificio de la gente ligada al transporte público y de las personas en general.

Por lo tanto, no va a existir ninguna Administración, ¡ninguna! -esa es una verdad absoluta-, que elimine, tal como se ha solicitado por tantos años, el impuesto específico a los combustibles.

En el caso de las regiones extremas, la situación casi no se entiende. Porque, efectivamente, el tributo viene de la década de los ochenta, luego del terremoto, para reconstruir las carre-

teras. Algunas regiones tuvieron la fortuna de no quedar dañadas y, aun así, son parte de este pago del impuesto a los combustibles.

Y la verdad de las cosas es que esto no va a cambiar.

Ahora, lo que hoy nos trae el Ejecutivo, no siendo la solución -porque, efectivamente, no lo es- se traduce en un instrumento que al menos es mejor que el anterior.

¡Miren lo que estamos votando!

Estamos votando eso: un instrumento que en algo perfecciona los mecanismos que hemos tenido anteriormente.

El de ahora reemplaza al SIPCO y, en resumen, opera reduciendo su banda de acción del antiguo 12,5 por ciento al 5 por ciento.

El MEPCO es el nuevo nombre al cual tendremos que acostumbrarnos, espero que por un tiempo corto. Ha sido como el único éxito de estos cambios: el SIPCO, el MEPCO, el "LELEPCO", el "LIPCO". En cuanto a la originalidad de los nombres, se ha sido exitoso.

El MEPCO garantiza que no se registrará una variación mayor a 5 pesos el litro por semana, con un tope mensual de 20 pesos en el precio. Actuará como un piso, pero también tendrá un techo, pues no podrá haber alzas ni tampoco bajas que superen los límites señalados.

En definitiva, es algo mejor que lo que teníamos anteriormente.

Otro punto importante es que el nuevo mecanismo establece que la fijación de precios utilizará para su valoración el peso y no el dólar, buscando evitar las fluctuaciones de la divisa estadounidense.

Y la verdad de las cosas, señora Presidenta, es que el proyecto no amerita más comentarios. Para nosotros no es fácil estar entusiastas hoy ni señalar: "Mire, con esto corregimos la injusta situación que afecta a los automovilistas de nuestro país, a una pequeña empresa, a un particular, a un transportista". Y, efectivamente, no se da solución a las constantes alzas.

¿Se mejora lo que ya existe? Sí, se mejora.

Y tal vez en eso haya coincidencia en todos nosotros.

Pero la verdad absoluta, señora Presidenta, es que estos mecanismos, que fueron creados, se suponía, por un tiempo y que pasaron a ser permanentes, son brutalmente dañinos para la economía de las chilenas y los chilenos.

¿Vamos a tener una regulación distinta? Sí. Pero yo extraño que en esta discusión no aparezca un Estado más solidario. Porque, efectivamente, tal como indicó el Senador Prokurica, cuando hay utilidades y utilidades, el Estado sigue ganando; cuando el que pierde es el usuario, el Estado sigue ganando; en la medida en que aumentan los vehículos, el Estado sigue ganando más; se le amplía, se le agranda el negocio. Y ello, a costa de cada uno de nosotros.

Lo que se suponía que no iba a ser permanente quedó *ad aeternum*, para siempre. Este impuesto va a quedar, probablemente, para la eternidad, y vamos a tener que ir trabajando y mejorando mecanismos que permitan llevar adelante una fórmula algo más equitativa.

Hay algunas preguntas: ¿Por qué el Estado de Chile, por ejemplo, compra petróleo en otros países del mundo? ¿Por qué no potencia la ENAP? ¿Por qué no se busca un mecanismo que permita fortalecer a la Empresa Nacional del Petróleo?

Fíjense que los privados, los CEOP en la Duodécima Región, hoy, la semana pasada, el mes antepasado y todo este último tiempo, han venido haciendo anuncios milagrosos: “Las empresas privadas están descubriendo pozos petroleros y gasíferos en la Región de Magallanes”. Desgraciadamente, la ENAP se ha quedado una posición más atrás, porque el Estado no la ha fortalecido, no la ha robustecido, no le ha dado todos los instrumentos.

La ENAP perdió lo más importante que tenía: sus mujeres y hombres, sus trabajadores calificados, sus técnicos, y se fue desmembrando, se fue reduciendo. Y hoy aparece asociada a estos CEOP, a estas empresas privadas.

Si bien Chile no es un país productor, podría producir para una parte de su territorio. Así como nuestra nación le compra gas a Indonesia, perfectamente ENAP podría distribuirle gas a Quintero, y Quintero distribuirles a muchas regiones del país a un valor mucho más bajo que el que actualmente paga el Estado de Chile.

Entonces, señora Presidenta, hoy estamos ante un proyecto que denota una preocupación, que pretende mejorar el instrumento, antes llamado SIPCO, hoy llamado MEPCO. Veremos qué nombre se le coloca el día de mañana. Yo tengo uno, pero no quisiera decirlo, porque no procede. Pero esta es una situación que, sinceramente -para cualquier persona que nos puede estar escuchando o viendo-, lo que menos da es risa, y lo que más da es indignación, pues no repara el problema.

Estamos frente a un impuesto perverso, un impuesto que debió haber sido solo para un momento especial de la vida de nuestro país. Como era tan bueno, pasó a ser permanente, *ad aeternum*, para siempre. Y hoy lo pagan todos los chilenos y, lo que es peor, la clase media y los más vulnerables.

¿Vamos a votar favorablemente el proyecto? Por supuesto, por las razones que he dado: porque mejora, porque optimiza los instrumentos anteriores. Pero no tengo duda de que en algún momento el Ministro de Hacienda, aquí presente, tendrá la lucidez, en una noche cualquiera, para reflexionar con la almohada y decir: “El país necesita un mejor mecanismo, que no castigue tanto la economía de los chilenos”.

He dicho.

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

El señor LETELIER.— Señora Presidenta, estimados colegas, con mucho respeto quiero señalar que me sorprenden algunos de los planteamientos que uno escucha en este Hemiciclo.

Me sorprende que no abordemos el proble-

ma como un problema de política país, con más altura, y no banalizando una sigla. ¡Me van a perdonar!

Somos un país dependiente de ciertas fuentes energéticas; casi absolutamente dependiente del petróleo. Importamos más del 95 por ciento del petróleo que consumimos y, por ende, somos objeto y sujeto de fenómenos externos.

La fluctuación de los precios no es responsabilidad de las chilenas y chilenos. Vivimos y sufrimos fuertes fluctuaciones de precios porque somos un país dependiente. Y esas fluctuaciones no tienen nada que ver con el impuesto específico.

En consecuencia, lo que está en discusión, independiente del impuesto específico, es cómo generamos un mecanismo para amortiguar las fluctuaciones y proteger de mejor forma a los consumidores, entre otras razones porque son los desprotegidos: los consumidores y las pequeñas y microempresas.

Las grandes empresas, señora Presidenta -y quizás esto sí lo deberíamos revisar-, así como las líneas aéreas -que también deberíamos revisar- no pagan el impuesto específico. Y esto, porque logran capturar al Estado; porque el transporte de carga logra capturar a la sociedad, amenazando con paros y con presiones. Recuperan todo el impuesto específico y, por tanto, los precios de los combustibles, en general, tienen para ellas un peso distinto del que tienen para los consumidores.

Y este mecanismo está pensado, por sobre todo, para la protección de los consumidores, frente a un hecho real: vivimos fuertes fluctuaciones de precios en un producto que debemos importar.

El sistema anterior, propuesto por el ex Ministro Felipe Larraín -lo dijimos algunos, y por eso lo votamos en contra-, estaba encaminado al fracaso, porque la banda que fijaba era muy ancha. Estaba definida de manera tal que, aunque hubiera fluctuaciones de precios, rara vez iba a entrar a operar para amortiguar dichas

fluctuaciones.

Lo que el Ministro Arenas nos ha venido a presentar, lo que la Presidenta Bachelet ha mandado al Parlamento es un mecanismo de estabilización de precios, no de eliminación de las fluctuaciones, porque estas no dependen de Chile.

Se trata de un mecanismo que actúa con una banda más angosta; es decir, cuando varíen los precios se gatillarán los elementos de protección más rápido de lo que se gatillaban antes.

Se halla definido de forma tal que sinceramos el hecho de que somos un país importador. Y las fluctuaciones no se hacen en base al dólar, sino en base al peso. O sea, es un instrumento realmente pensado en el consumidor.

En tercer término, señora Presidenta, se vincula a la parte variable del impuesto específico, que es precisamente una de las inquietudes que muchos hemos planteado.

Este diseño del mecanismo de protección es bastante más integral que cualquiera de los que hemos debatido antes. Tiene la ventaja de que la banda es más angosta; tiene la ventaja de que se toma como base el peso, y tiene la ventaja de que considera una variable que al consumidor y al pequeño empresario sí los afectan, que es el impuesto específico.

Después, en la reforma tributaria, podremos discutir sobre este impuesto. Pero sí quiero destacar lo siguiente, también -por su intermedio, señora Presidenta- al señor Ministro de Hacienda: que cuando mis colegas de la UDI hablen en contra del impuesto específico, bueno, ¡que digan con qué lo reemplazamos! Yo no tengo ningún problema en eliminar el impuesto específico; soy partidario de reducirlo significativamente. Pero ese, que es un mecanismo de recaudación muy importante para los ingresos fiscales, tiene que ser compensado con algo.

Y algunos de los colegas de las bancas de enfrente que hablan en contra son los mismos que se oponen a la reforma tributaria, porque no creen que haya que generar nuevos ingre-

sos.

En esto, señora Presidenta, lo único que pido es cierta consistencia.

Aquí, lo que está haciendo el Estado es comprometerse a inyectar 500 millones de dólares en un mecanismo compensatorio de fluctuaciones de precios para defender a los consumidores y a las micro y pequeñas empresas, porque el sistema anterior no funcionó.

Yo no digo que el ex Ministro de Hacienda Felipe Larraín no quería que funcionara o que pretendiera que fracasara. Pero cuando se discutió el proyecto algunos de nosotros dijimos que ese instrumento iba a ser inútil y no votamos a favor. Los hechos demostraron que teníamos razón.

Este mecanismo de estabilización de precios de los combustibles constituye, sin duda, un avance muy significativo para ir en ayuda, particularmente, de familias de esfuerzo y de clase media, las cuales se ven muy golpeadas por las fluctuaciones de precios.

Voto que sí.

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

El señor MOREIRA.— Señora Presidenta, lo primero que debemos preguntarnos los parlamentarios es qué buscamos con esta iniciativa.

El señor PROKURICA.— ¡Que gane la gente...!

El señor MOREIRA.— Si nuestro objetivo fuera aliviar a todos los chilenos, y especialmente a los de clase media, por los altos precios que pagan por los combustibles, deberíamos apuntar directamente a la raíz del problema, pues sabemos que casi 40 por ciento de su valor corresponde a tributos.

Lo más curioso es que uno podría decir: “A la Izquierda siempre le han gustado los impuestos. ¿Qué hizo este sector para eliminar este gravamen cuando fue Gobierno?”

Por lo menos mi Partido, la Unión Demócrata Independiente, ha sido consecuente, ya que viene planteando desde hace muchos años la necesidad de eliminarlo o de reducirlo gra-

dualmente. No fuimos capaces de hacerlo en nuestra Administración, pero la UDI fue bastante consecuente con lo sostenido durante los Gobiernos anteriores de la Concertación.

Y digo esto: a la Izquierda le gustan los impuestos. ¡Si sus partidarios los aman porque son felices con ellos...! ¡Pero no lo son quienes deben pagarlos!

Entonces, cuando tenga que votar a favor de este proyecto no será porque no desee pronunciarme en contra ni solo por una cuestión emblemática. Es muy simple: votaré que “sí” por una cuestión emblemática, pero en el siguiente contexto: ¿Qué respuesta les voy a dar a los habitantes de Palena? ¿Sabén cuánto se paga allí por un litro de bencina? ¡Entre 1.100 y 1.200 pesos!

¿Y quieren que les cuente algo más? Resulta que esa provincia no estaba considerada en el Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas. Por fortuna, por un requerimiento transversal de parlamentarios de la zona, en su discurso del 21 de mayo la Presidenta anunció que Palena, que forma parte de la Región de Los Lagos, será considerada zona extrema.

La verdad es que la UDI ha pretendido históricamente rebajar este impuesto, pues, como Partido, lo consideramos la principal razón del alto precio de este producto. Además, debemos tomar en cuenta que los particulares asumen cada día mayores costos en mantención de carreteras urbanas e interurbanas a través del pago de peajes y tags -son cuentas que se suman-, lo cual le va restando justificación al impuesto específico a los combustibles, que nació precisamente con la finalidad de mejorar la infraestructura vial del país.

Por otra parte, tratar de controlar el precio internacional de los combustibles mediante una banda de precios fijada por una normativa resulta algo irrisorio, pues lo natural sería no engañarnos y asumir las señales que nos dan los productores de combustibles en el mundo en cuanto a la disponibilidad o escasez de crudo en determinado momento.

Por tal razón, nuestra mirada de Partido para enfrentar los altos precios de las bencinas se centra en los elementos dependientes de nosotros que provocan que en Chile el precio de estos productos sea excesivo. Eso pasa principalmente por modificar la ley que establece el impuesto específico a los combustibles, con el fin de bajar el alto tributo que les aplicamos.

Esa enmienda podría hacerse, pero falta voluntad política. Porque, como es un gravamen que recauda muchos recursos, nadie se atreve a hacerlo, y tampoco nosotros.

El señor PROKURICA.— ¡No hay voluntad económica...!

El señor MOREIRA.— Exactamente, no la hay...

Nuestros Gobiernos tendrán que sincerar el problema en algún minuto y asumir que el control del precio internacional no es la solución y que, si lo que se pretende con mecanismos de bandas de precios como el SIPCO y el MEPCO es bajar el valor de los combustibles, la única solución sensata será reducir el impuesto específico que los grava.

Cuando uno ve las siglas SIPCO y MEPCO se imagina al Ministro de Hacienda transformado en un doctor que receta un ansiolítico. Porque con esta iniciativa se busca tranquilizar a la comunidad y decirle: “Con este instrumento vamos a neutralizar el alza del precio”. Sin embargo, en la práctica, no es ni será nunca una solución definitiva.

Por eso, mientras el Ejecutivo no envíe un proyecto de ley sobre el particular que alivie la carga que debe llevar la clase media por el alto costo de la vida, tendremos que seguir apoyando estas iniciativas legales que solo vienen a paliar en parte el excesivo precio de los combustibles en Chile.

Es de esperar, señora Presidenta, que en el futuro algún Gobierno se atreva a dar ese paso.

Si revisáramos distintos discursos en la Cámara de Diputados y en el Senado encontraríamos que son iguales; que no cambian; que el medicamento ansiolítico que en esta oportu-

nidad ha prescrito el Ministro de Hacienda (el MEPCO; el otro era el SIPCO) es el mismo.

Nos quedamos ahí, y la gente tiene que seguir esperando. Mientras en este Hemiciclo se pronuncian tantos discursos, se usa tanta retórica respecto de muchos temas, en la práctica el precio de la bencina sigue subiendo.

Parece un chiste que de repente la prensa en general esté muy preocupada de si el precio de la bencina se incrementará en 10, 15 o 20 pesos, o bajará un poco, en circunstancias de que en los hechos -reitero- normativas como esta son más de lo mismo.

Ojalá algún Gobierno de Centro Izquierda, o de Centro Derecha -en algún minuto tendrá que llegar nuevamente al poder- se atreva a realizar estos cambios, pues serán beneficiosos para el país.

Señora Presidenta, porque quiero que en la Región de Los Lagos el valor de los combustibles no siga subiendo y subiendo; porque quiero que en la provincia de Palena no se pague más de 1.200 pesos por un litro de bencina, voto que sí.

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

El señor TUMA.— Señora Presidenta, como se ha expresado, esta iniciativa no cambia mucho las cosas para el consumidor.

Es cierto que va a atenuar de mejor manera, con una banda más angosta, la fluctuación de precios. Pero en realidad no siento que los ciudadanos se muestren eufóricos ante este proyecto. Nadie espera su aprobación para salir a celebrar a las calles o para realizar reuniones importantes en teatros, cines, gimnasios o estadios, ya que no variará demasiado el escenario.

En función de los argumentos esgrimidos, considero que este mecanismo disminuye, aunque no resuelve, el problema cuya solución demanda la ciudadanía. Esta se manifiesta descontenta, pero no porque no tenga conciencia del precio internacional del combustible.

En los años ochenta se llenaba el estanque de un auto con el equivalente a un par de kilos

de pan. Debido a los conflictos internacionales, a los acuerdos entre los países productores de petróleo y a la inestabilidad en los precios se ha registrado un alza permanente. Y en la actualidad existe un valor del barril de crudo que hace veinte años nadie imaginaba.

Cuando en la década de los ochenta se estableció el impuesto específico a los combustibles, en realidad nadie formuló alguna observación a un tributo pequeño para un precio de la bencina razonable y barato.

Pero no creo que el Congreso Nacional, o algún Gobierno, hubieran sido tan valientes como para presentar una iniciativa que fijara un impuesto con los niveles de precios del combustible que existen hoy.

¡Eso es impensado!

Este tributo se convirtió en una forma de recaudación de recursos por el Estado -de verdad, lo es: 2 mil 600 millones de dólares anuales-, y no hay modo de remplazarlo por otro que no cree conflictos.

Entonces, nos encontramos ante un problema, porque ¿cómo satisfacemos la demanda ciudadana que nos dice: “Mire, el precio que pagamos por cada litro de bencina ya sobrepasó el límite de lo razonable”?

¿Sabe usted, señora Presidenta, que por cada litro de este combustible se pagan 255 pesos de impuesto, sin importar el nivel de precios? Este puede ser mañana de 700 pesos o de 1.500, y de todas maneras se cancelarán 255 pesos por concepto de tributo, porque este es fijo por cada litro de combustible.

Sin embargo, 80 por ciento de los consumidores de combustibles del país no pagan impuesto específico: ni la industria aeronáutica, ni la industria minera, ni la industria de vapores, ni las grandes empresas, pues lo recuperan.

Lo que deberíamos hacer, entonces, es democratizar el pago de este tributo.

El Estado merece recibir estos ingresos. No obstante, ¿que el impuesto lo paguen todos! ¿Por qué, pese a que según la ley respectiva deben hacerlo aquellos que usan las carreteras

y calles del país, durante muchos años y mediante distintos instrumentos las grandes empresas y determinados sectores -como los que señalé- no han cancelado ese tributo? Si todos lo hicieran, en vez de 255 pesos, se pagarían 50 por cada litro. Y bajaría automáticamente el precio. Alguien señalaba que en el sur el litro de combustible alcanza a 1.000 pesos y que en Santiago ya llega a esa cifra, pero con esta medida disminuiría de inmediato en 200 pesos. Ello provocaría un impacto significativo: casi 20 por ciento del precio final del combustible, lo cual sería lo máximo que podríamos lograr sin alterar los ingresos del Fisco.

¿Por qué no se hace? ¡Ah!, porque no hay voluntad para ello. Esto lo venimos repitiendo durante ya varias Administraciones. Y espero que el Gobierno de la Presidenta Bachelet lo tome como bandera de los ciudadanos. Ella ha levantado banderas de la ciudadanía, populares. ¡Esta sí que sería una demanda ciudadana!

Repito: esta ley en proyecto es un avance, la vamos a aprobar, pero no siento que sea una demanda ciudadana, cuya aprobación iremos a celebrar al estadio. ¡No! Generará un cambio casi imperceptible, considerando lo que la ciudadanía desea.

Por eso, señora Presidenta, no obstante que voy a votar favorablemente esta iniciativa, insisto en que la demanda de los ciudadanos apunta a no seguir recaudando plata para el Fisco proveniente del 20 por ciento de los consumidores, sino a que lo paguemos todos con el fin de democratizar el precio del combustible.

He dicho.

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

El señor ROSSI.— Señora Presidenta, como decía el Senador Moreira, cada cierto tiempo discutimos este tipo de proyectos que, efectivamente, no buscan disminuir el valor de los combustibles o evitar su alza permanente, pues eso es imposible. O sea, el planteamiento de que el Gobierno o el Ministerio de Hacienda

tienen la facultad de manejar el precio del petróleo a nivel internacional -como se dijo en la Sala- ojalá que fuera cierto. De ser así, daríamos solución a todos los problemas que sufre la gente en nuestro país producto del alza continua de los combustibles.

Hoy tratamos de buscar un mecanismo que permita morigerar, atenuar o evitar alzas muy bruscas en un corto período de mejor manera que otros instrumentos.

No discuto que el Presidente Piñera tuvo una muy buena intención cuando presentó un proyecto para cambiar el sistema que ideó el Presidente Lagos. Y antes había otro. Desde 1990 hemos tenido distintos mecanismos no para cambiar el precio de los combustibles a nivel internacional -insisto-, porque eso no lo podemos hacer, sino para que las alzas, las fluctuaciones, se atenúen a fin de que el aumento, por ejemplo -hay que destacarlo-, no supere los 5 pesos por semana.

Lo positivo de esta iniciativa es que establece una banda mucho más estrecha a partir de la cual se gatillen los mecanismos para morigerar el alza del combustible.

Desde tal punto de vista, el impacto que provocará en el vecino, en la vecina, en el consumidor es que en una semana no podrá haber un alza mayor a 5 pesos, o en un mes, superior a 20. Por lo tanto, es positivo.

Y, para ello, se destinan inversiones y recursos del Estado mayores que en el pasado, lo cual, por cierto, no es infinito.

Insisto: ese es el objetivo del presente proyecto.

Ahora, dicho lo anterior, mucho se habla de eliminar el impuesto específico a los combustibles.

Comparto con el Senador Tuma que tenemos que buscar un mecanismo para que todo el mundo pague el tributo y no sigan existiendo algunos sectores favorecidos con la posibilidad de eliminarlo o reducirlo: los que más tienen.

De alguna manera -como decía el Senador Pizarro-, sectores como el de las aerolíneas

son los que más tienen, los que más ganan y, al final, los más favorecidos. Eso es totalmente absurdo, incoherente, regresivo. Y tenemos que revisarlo.

Ahora, si quisiéramos elaborar una política populista, propondríamos eliminar el impuesto específico a los combustibles.

No obstante, en verdad, no estamos para hacer demagogia, porque sabemos que 60 por ciento del combustible lo consume el quintil más rico.

Es decir, ¿estaríamos dispuestos a favorecer, fundamentalmente, al 20 por ciento más rico a expensas de otros proyectos sociales destinados a los quintiles más pobres, que se financian con los recursos recaudados mediante este impuesto?

Eso sería una completa aberración: focalizar recursos del Estado en quienes menos lo necesitan.

Entonces, creo que aquí tenemos que avanzar en la dirección de establecer un sistema justo en donde paguen el tributo quienes hoy no lo hacen y de focalizar la ayuda específicamente en aquellos sectores, como la clase media, que utilizan su vehículo para trabajar y que se ven golpeados con esta alza. Pero en ningún caso debemos favorecer directamente al 20 por ciento más rico, que consume la mayoría del combustible en este país.

Finalmente, quiero insistir en que la ventaja y la virtud de este proyecto es que, por un lado, tiene una banda de precios más angosta y, por lo tanto, el mecanismo de contención del alza de los precios se gatilla antes que con el sistema actual. Y, además, porque se calcula en pesos y eso significa, efectivamente, un beneficio evidente para todos los chilenos y las chilenas.

Por tales razones, voto a favor de esta iniciativa.

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

El señor ORPIS.— Señor Presidente, quiero plantear una duda más bien de carácter institucional respecto de este proyecto de ley.

Tengo en mis manos un informe de Salvador Valdés, quien es un destacado académico de la Universidad Católica de Chile. Y él plantea observaciones a este mecanismo.

La primera se refiere a la ausencia de normas de transparencia, lo cual fue recogido mediante indicaciones en la Comisión de Hacienda. Y la segunda hace alusión al planteamiento de que este órgano técnico cite al Banco Central. Y, leyendo su informe, veo que no lo hizo.

¿Por qué razón lo menciono, señor Presidente? Por lo siguiente:

En el documento del profesor Valdés se señala que ***“El MEPCO da al Ejecutivo una influencia nueva y excesiva sobre el IPC del próximo mes. Al ampliar el rango de los parámetros “n” y “s” hasta 24 meses, permite que esta influencia se extienda en el tiempo hasta 24 meses, plazo en el cual interfiere en la meta de inflación del Banco Central. Esta discrecionalidad no es necesaria para proteger al consumidor.”***

El citado documento establece dos parámetros:

“a) La mercancía homogénea de mayor ponderación en el IPC es justamente el combustible vehicular (pondera 3,8% sumando gasolina y diésel para automóviles). Por eso, MEPCO faculta al Ministerio de Hacienda para influir directa y decisivamente sobre el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del mes.

“b) La influencia puntual se puede extender hasta 24 meses, porque el proyecto MEPCO eleva el valor máximo permitido para los parámetros “n” y “s” hasta 104 semanas (24 meses). Por lo tanto, el MEPCO permite al Ejecutivo influir significativamente sobre la inflación a 24 meses, que es el horizonte que ha definido el Banco Central de Chile para su meta de inflación.”

Considerando los antecedentes que he leído, que me preocupan, creo que habría sido tremendamente importante que el Banco Central hubiese emitido una opinión sobre el particular en la Comisión de Hacienda.

Constitucionalmente, es el organismo emisor el responsable de controlar la inflación. Sin embargo, tal como señala el informe al que aludí -salvo que se me indique lo contrario-, el proyecto propone otorgar una atribución excesiva al Ejecutivo al permitirle elevar determinados parámetros hasta 24 meses, interfiriendo así con las metas de inflación.

Entonces, lo que planteo es directamente un tema institucional. Por un lado, la Carta le entrega al Banco Central la función de fijar las metas de inflación y, por otro, la presente iniciativa concede una discrecionalidad al Gobierno para influir de manera muy decisiva en los términos de la inflación. En consecuencia, mi duda es si el primero o el segundo deberá preocuparse por las metas inflacionarias.

Pienso que en esta materia habría sido muy importante contar con la opinión del Banco Central en la Comisión. Desgraciadamente, ella no fue requerida.

Dejo planteada mi observación sobre la base del informe del profesor Salvador Valdés, académico de la Universidad Católica, trabajo que ha llegado a nuestros escritorios y que me parece razonable darlo a conocer en esta Sala.

He dicho.

El señor TUMA (Vicepresidente).— A continuación, tiene la palabra el Senador señor Pizarro.

El señor PIZARRO.— Señor Presidente, efectivamente este debate lo hemos realizado muchísimas veces en esta Corporación, tal vez más de la cuenta.

La disyuntiva ha estado siempre dada por el instrumento que deberíamos usar para tratar de estabilizar los precios de los combustibles y, al mismo tiempo, favorecer a los consumidores. Se busca evitar que estos sufran alteraciones que impliquen un mayor costo, sobre todo -tal como se plantea en los fundamentos de la iniciativa- para beneficiar a los pequeños consumidores, quienes no pueden recuperar el impuesto que pagan.

El segundo punto que siempre está presente

en el debate pero que no encaramos con la sinceridad o con la crudeza que se requiere dice relación con la necesidad que tiene el Fisco de mantener el nivel de recaudación que este gravamen específico genera.

Ahí radica el problema, porque, como ya expresaron varios colegas, si se saca la cuenta de los ingresos que este tributo aporta al presupuesto de la nación, se llega a la conclusión de que son extraordinariamente altos. Y, por supuesto, ningún Gobierno quiere renunciar a ellos.

Entonces, si no existe derechamente la voluntad o la decisión del Ejecutivo de revisar el sistema del impuesto específico debido a la necesidad de recaudar esos recursos, deberá estudiarse otra opción. Algunos de nosotros siempre hemos planteado que, sobre la base de una recaudación estimada razonable para el Fisco en atención a los fondos ya asignados para financiar gastos permanentes, debiera generarse un instrumento que garantice tales recursos fiscales y que permita que las diferencias que se produzcan en favor del Estado, cuando los precios internacionales del petróleo suban y, por ende, se recaude más, sean beneficiosas para los consumidores.

Y cuando hablo de “consumidores” en realidad me refiero a aquellos que no recuperan el impuesto específico, porque el problema más grave que nos afecta hoy día es la discriminación que existe en este ámbito: algunos usuarios pueden recuperar completamente este tributo y otros carecen de la posibilidad de hacerlo.

Y se da la paradoja de que los que pueden recuperar ese gravamen son las empresas, los contribuyentes más importantes de los sectores económico y productivo. Entonces, ¿a quiénes afecta el impuesto específico? A los consumidores que echan el litrito de bencina para movilizarse por razones laborales: al que conduce un furgón escolar; al dueño de una camioneta, que la usa para realizar faenas en el campo; al que se desempeña en un transporte pequeño, o

a aquel que usa su vehículo como instrumento de trabajo.

Esa disyuntiva, esa decisión es la que nadie ha querido enfrentar.

¡No lo hizo el Gobierno pasado, a pesar de que se lo prometió a los chilenos!

¡No lo hicieron las anteriores Administraciones de la Concertación!, salvo en una etapa de crisis, cuando la Presidenta Bachelet bajó de manera transitoria la UTM, lo que significó, objetivamente, precios más bajos de los combustibles en momentos en que era imprescindible ayudar a los sectores que estaban siendo más golpeados en su estabilidad, en sus ingresos y en sus gastos.

¡Y tampoco lo hicieron los Gobiernos anteriores a los anteriores!

Entonces, hoy día estamos en el peor de los mundos.

El Ministro de Hacienda, don Alberto Arenas, cuando ingresó a tramitación al Congreso la reforma tributaria, nos dijo que el tema del impuesto a los combustibles no estaba incluido, pues el Gobierno iba a enviar un proyecto sobre esta materia una vez terminado el proceso legislativo de la reforma tributaria. Ante ello, yo dije: “¡Qué buena idea! Así, hacemos la discusión por separado y primero entramos al tema permanente”.

Sin embargo, la propuesta que dicho Secretario de Estado nos trae hoy día a la Sala, como varios colegas han indicado, cambia el nombre del instrumento y busca mejorar el mecanismo de estabilización de los precios de los combustibles, pero no ofrece garantía alguna de que, en la práctica, ese precio vaya a disminuir de modo sustancial, sobre todo para los usuarios que queremos favorecer (los pequeños consumidores, los automovilistas).

Por lo demás, el argumento de que solo los ricos gastan en bencina porque tienen más vehículos hoy día no se aplica en nuestro país. Basta ver cómo se distribuye el parque automotriz en Chile. Seguramente, las personas de ingresos más modestos tienen vehículos que,

en la mayoría de los casos, son de trabajo y consumen más, dado que no están en condiciones de invertir en máquinas de mejor rendimiento.

Con todo, señor Ministro, como varios colegas han dicho, uno no puede dejar de respaldar una propuesta de este tipo, porque, de lo contrario, nos quedamos con algo peor, que no funcionó en la práctica: con el famoso SIPCO.

Las pocas veces que ese sistema fue útil se debió a que se manipularon las cifras para hacerlo funcionar. Al Ministro de la época, cuando trajo el proyecto sobre esa materia al Parlamento, le dijimos: “Mire, el mecanismo que propone nunca va a operar, pues las condiciones que usted plantea para ello no van a darse”. Se requerían alzas cercanas a los 12 puntos para echar a andar ese instrumento, pero ellas no se generaban de una sola vez y no podían ser acumulativas. Se registraron aumentos de 3, 4 o 5 puntos, pero nunca de 12. Por ello, después se tuvo que hacer una modificación.

Espero que el mecanismo que hoy nos propone el Gobierno pueda paliar, al menos en una parte muy pequeña, los incrementos de los precios de los combustibles y evitar que sean tan violentos, a fin de que no dejen en la indefensión a los consumidores.

Señor Ministro, derechamente aquí debe plantearse una fórmula que permita que todos paguen el impuesto específico. Si el problema que nos aqueja hoy es la cantidad de plata a recaudar, entonces seamos justos e implementemos un instrumento mediante el cual todos paguen este tributo, sin que nadie pueda recuperarlo. Así habría más ingresos disponibles y la diferencia obtenida por la mayor recaudación podría ser distribuida de forma más equitativa entre los consumidores que no tienen posibilidad de protección.

Como se señala en los fundamentos de este proyecto, se busca resguardar a los consumidores más pequeños: a los de sectores medios y medios bajos, a los usuarios que no recuperan el pago de ese gravamen. De esta manera,

podremos propiciar una situación de mayor equidad, garantizando los recursos que el Estado necesita.

Voto a favor, señora Presidenta.

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

El señor QUINTANA.— Señora Presidenta, al igual que la mayoría de mis colegas, creo que hay que aprobar esta iniciativa, que crea un nuevo mecanismo de estabilización de precios de los combustibles.

Como se ha señalado, viene a remplazar el antiguo SIPCO. Efectivamente -lo recordó recién el Senador Pizarro-, mucho se le advirtió al ex Ministro Felipe Larraín respecto a la ineficacia de ese sistema, que claramente no protegía a los consumidores.

El objetivo del proyecto que nos ocupa es cautelar que las fluctuaciones no sean muy significativas. Para ello, se propone un instrumento distinto del que rige actualmente.

Las diferencias entre uno y otro están dadas, fundamentalmente: por un lado, por la moneda en que se expresan los precios (se sugiere determinarlos en pesos y no en dólares para que los consumidores no asuman los mayores costos asociados a la variación del tipo de cambio) y, por otro, por el tamaño de la banda que se va a fijar. La que se plantea en la iniciativa es más estrecha y se estima de acuerdo a un promedio que se calcula en una cantidad mayor de meses. Desde luego, ello permitirá recoger distintas fluctuaciones en ese período y mejorar la situación de los consumidores.

Sin embargo, con todo lo que se ha señalado -lo dijo recién el Senador señor Tuma-, creo que este proyecto no es para celebrar, aunque igual hay que apoyarlo.

Además, se contempla una dimensión de responsabilidad fiscal, por cuanto se garantiza, mediante la famosa cláusula de salida, que el impacto fiscal del nuevo mecanismo, dada la menor recaudación acumulada en el tiempo, no superará los 600 millones de dólares.

Ello guarda relación con lo que ayer es-

cuchamos de la Directora Gerente del Fondo Monetario Internacional, Christine Lagarde, quien reconoció a la Presidenta Bachelet, en su gira por Estados Unidos, y al Ministro de Hacienda, quien hoy nos acompaña en la Sala, el buen manejo que se ha hecho de nuestras finanzas públicas.

Algo similar se ha planteado, por cierto, respecto de lo positivo de las reformas que ha impulsado el Gobierno, particularmente de la tributaria. El propósito es darle mayor justicia social e igualdad a la población mediante iniciativas esenciales, como la reforma educacional.

Señora Presidenta, creo que es necesario dar el paso que propone el proyecto en estudio, aunque no se resuelvan todos los problemas -vamos a seguir teniendo alzas de precios; en eso hay que ser claros con la ciudadanía- y no se cambie la estructura central del impuesto específico, como se evidencia al ver que hoy las industrias de diversos ámbitos económicos y productivos, que generan hartos ingresos, siguen siendo beneficiadas con el sistema de estabilización de precios de los combustibles.

Con todo, este análisis permite sincerar un debate que se ha dado muchas veces, hoy menos que antes.

Cuando fueron Gobierno quienes ahora están en la Oposición, se dieron cuenta de que “otra cosa es con guitarra”. Algunos decían que había que terminar con el impuesto específico a los combustibles. Bueno, esto claramente no es posible, porque con el tiempo dicho tributo ha derivado en un “impuesto verde”, que es progresivo. Y, como se ha manifestado aquí, dado que quienes más consumen combustible son las personas de más altos ingresos, eliminar el referido gravamen significa favorecer a los sectores de mayores rentas, a muchas actividades industriales.

Por lo tanto, sin duda, vamos a apoyar este proyecto, pero en el entendido de que es un paso que resulta necesario dar por un tema de responsabilidad: urge impedir que las fluctua-

ciones de precios en esta materia sean tan significativas como lo han sido hasta ahora.

Creo que este asunto es bastante complejo y técnico. Pero, finalmente, se ha planteado una fórmula que va a resultar más eficaz.

Probablemente, ella está más inspirada en la primera propuesta que hizo el Gobierno del Presidente Piñera el año 2010. Se acerca más a su contenido. Eso se ve en cómo se calcula el promedio, en la cantidad de semanas que se consideran, en la fijación de un período más prolongado.

Como sea, esperamos que esta futura ley cumpla su objetivo, cual es impedir que las referidas fluctuaciones, producto fundamentalmente de las alzas de precios a nivel internacional, terminen afectando gravemente el bolsillo de quienes poseen menos ingresos.

Por esa razón, voto a favor.

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

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.— Señora Presidenta, en 1991 se creó el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP); en 2005, el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (FEPCO); el 2010, el Sistema de Protección a los Contribuyentes (SIPCO), y ahora ya no recuerdo el nombre del instrumento que se está creando.

El señor PROKURICA.— El MEPCO.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.— Gracias.

El SIPCO -es importante destacar los antecedentes entregados en la Comisión al respecto- solo funcionó un 12 por ciento de las semanas que estuvo en vigencia. ¡Solamente 12 por ciento, es decir, 13 semanas! El ancho que se fijó a esa banda no permitió una real protección a los consumidores, hecho que advertimos cuando se presentó el proyecto pertinente y luego, en ambas Cámaras. Además, el nivel máximo de amortización fue menos de 30 pesos.

Esa fue la realidad de dicho sistema.

En cambio, la iniciativa que nos ocupa -es importante señalar esto- deja un margen de 5

pesos por semana, con un máximo de 20 pesos en un mes. Por lo tanto, señora Presidenta, cabe pensar perfectamente que el precio de la bencina podría subir de los mil pesos que prácticamente cuesta hoy en la mayoría de las regiones -y me referiré al tema regional un poquito más adelante- a 1.240 pesos de aquí a un año.

En efecto, con el mecanismo que se está proponiendo, es factible que el precio aumente al máximo que he indicado, lo cual a la larga no favorecerá a los consumidores, sobre todo a la gente que más lo necesita: la que hace uso de su vehículo para el trabajo y los conductores de locomoción colectiva menor. Entre taxis y taxis colectivos, en Chile hay más de 80 mil.

El señor PROKURICA.— Son 120 mil.

El seños GARCÍA-HUIDOBRO.— Agradezco que me precise el dato el Senador Baldo Prokurica, quien hoy está de cumpleaños.

Y la verdad es que ellos no reciben ningún beneficio. Por el contrario, son los primeros en verse afectados, porque parte de su salario depende del alza de precio que experimentan los combustibles cada semana.

En ese sentido, quiero aprovechar la presencia del Ministro de Hacienda en la Sala para hacer presente algo que hemos venido sosteniendo hace mucho tiempo: se requiere regular la situación de diferencial de precios que existe en las regiones respecto de Santiago. Es impresentable que sea más barato el combustible en la Región Metropolitana y más caro en las zonas extremas, e incluso en mi propia Región.

Cabe resaltar que se observan acuerdos para fijar precios.

Hace bastante tiempo, cuando era Diputado, pedí a la Fiscalía Nacional Económica que me entregara un informe sobre los acuerdos de precios de las distribuidoras en mi Región. Hasta el día de hoy no hay respuesta. Pero yo estoy convencido de que existen tales acuerdos, sobre todo en sectores que se cree que son de mayores ingresos, como el caso de la comu-

na de Rancagua. Porque se suele mezclar todo, señora Presidenta, y se asume que todos los que ahí viven son trabajadores de El Teniente. ¡Y eso no es así!

Por otra parte, un señor Senador dijo que el impuesto específico afecta al 20 por ciento más rico de la población, que sería el sector que posee vehículos. Al respecto, estaba recién leyendo una información proporcionada por el Alcalde Luis Plaza, de la comuna de Cerro Navia. Él indica que el 60 por ciento de las personas que habitan en su comuna tienen automóvil. ¡Y nadie puede sostener que Cerro Navia es un lugar donde viven los ricos de este país!

Por lo tanto, el tributo referido en realidad afecta, fundamentalmente, a la gente de clase media y de clase media vulnerable que tiene un vehículo.

Espero que, de acuerdo a todos los antecedentes revisados y en consideración a las peticiones que ha planteado el mundo popular en esta materia, realmente se produzca una disminución del impuesto específico a los combustibles.

Por lo mismo, valoré el hecho de que la Presidenta de la República, en su momento, haya hecho una rebaja transitoria.

En mi opinión, se debe buscar otro mecanismo, porque, a la larga, al Estado le conviene que suba el precio de los combustibles, dado que ello aumenta la recaudación fiscal por concepto de IVA. Independiente de que el valor del impuesto específico se estime sobre la base del metro cúbico de petróleo, al Fisco le favorece el aumento del precio del crudo, porque recibe más recursos por el IVA. Sobre el particular, me interesa saber -ojalá pudiera contestar el Ministro de Hacienda- de cuánto es esa mayor recaudación en los últimos 12 meses.

Lo anterior es muy importante, pues en este ámbito no solo se debe abordar la situación del impuesto específico.

Por ello, señora Presidenta, me voy a abstenen en este proyecto, por cuanto creo que este no va en el camino correcto. Lo único que hace

es atenuar las alzas. De hecho, como bien dijo el Senador Prokurica, cuando el barril costaba 150 dólares, el precio del combustible estaba prácticamente igual o más bajo que ahora; y hoy, con un barril a 100 o 110 dólares, el precio es mayor.

Me pueden decir que un porcentaje del alza se debe al dólar. Es cierto: hay una implicancia de ese tipo. Pero no existe relación.

Entonces, sería muy importante tener todos los antecedentes a la vista. Porque, a la larga, ese impuesto no es justo.

Sé que algunos sectores no lo pagan, y valoro las propuestas para corregir esta situación. Pero es necesario buscar una salida que proteja a los más débiles. Porque hoy día, en el caso de la Región Metropolitana, por ejemplo, debido al fracaso del Transantiago, el vehículo particular es un elemento necesario para el trabajo y la vida normal de los habitantes.

Por eso, espero que de alguna forma lleguemos a una solución más definitiva en torno a un proceso que se inició “para mejorar las carreteras de nuestro país”. ¡Y miren donde vamos! Solo por concepto de impuesto específico se recaudan más de 2.400 millones de dólares al año. Y de esa cantidad, según sostienen los dirigentes de los colectiveros, casi 500 millones se originan en el trabajo que desarrollan ellos.

Señora Presidenta, yo tengo fe en que en el Parlamento podremos trabajar más adelante en un proyecto tendiente a rebajar el impuesto específico que grava a los combustibles.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Está inscrito a continuación el Senador señor Orpis, quien ya hizo uso de su tiempo. Reglamentariamente, no debiera darle la palabra.

El señor ORPIS.— Es para algo distinto.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Conforme.

El señor ORPIS.— Señora Presidenta, solo deseo solicitar la remisión de un oficio.

Como señalé en mi intervención, habría sido muy importante que el Banco Central emitiera su opinión en la Comisión. Pero ello

no ocurrió.

Por eso, solicito que se oficie al Instituto Emisor para pedirle que informe si el ampliar hasta 24 meses el plazo para que el Ejecutivo fije el rango de los parámetros “n” y “s” interfiere o no en las metas de inflación del Banco Central.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Si le parece a la Sala, se enviará el oficio solicitado, en nombre del Senador señor Orpis.

Acordado.

El señor ORPIS.— Gracias, señora Presidenta.

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

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

—**Se aprueba en general el proyecto (32 votos a favor, 2 abstenciones y un pareo); no habiéndose formulado indicaciones, se aprueba también en particular, y queda terminada su discusión en este trámite.**

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

Se abstuvieron los señores García-Huidobro y Prokurica.

No votó, por estar pareado, el señor Guillier.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Se suspende la sesión por cinco minutos para realizar una reunión de Comités.

—**Se suspendió a las 18:13.**

—**Se reanudó a las 18:22.**

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

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— En este momento ha llegado a la Mesa un oficio de la Cámara de Diputados mediante el cual comunica que prestó su aprobación al proyecto de ley que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual; de las asignaciones familiar y maternal, y del subsidio familiar, para los períodos que indica (boletín N° 9.423-05) (con urgencia calificada de “discusión inmediata”).

—**Pasa a la Comisión de Hacienda.**

La señora ALLENDE (Presidenta).— En la reunión de Comités que se acaba de realizar se acordó tratar el próximo martes la iniciativa individualizada. Así que esperamos verla ese día hasta su total despacho.

FIJACIÓN DE JORNADA DE TRABAJO DE PERSONAL DE FERROCARRILES

La señora ALLENDE (Presidenta).— Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que agrega un nuevo artículo 25 ter al Código del Trabajo para establecer la jornada de trabajo del personal de ferrocarriles, con informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social y urgencia calificada de “simple”.

Los antecedentes sobre el proyecto (8.381-13) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 85ª, en 14 de enero de 2014.

Informe de Comisión:

Trabajo y Previsión Social: sesión 27ª, en 1 de julio de 2014.

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

El señor LABBÉ (Secretario General).— El objetivo de esta iniciativa es regular la jornada de los trabajadores ferroviarios, atendidas las características de la tarea que desempeñan, limitando la jornada diaria, en el caso del trans-

porte de pasajeros, a siete horas y treinta minutos, y en el del transporte de carga, a nueve horas.

La Comisión de Trabajo y Previsión Social discutió el proyecto en general y en particular, por ser de artículo único, y lo aprobó en general por la unanimidad de sus integrantes, Senadores señoras Goic y Muñoz y señores Allamand, Larraín y Letelier. Además, lo despachó en particular por la unanimidad de sus miembros presentes (Senadores señoras Goic y Muñoz y señores Larraín y Letelier), en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados.

El señor BIANCHI.— Señora Presidenta, ¿es posible abrir la votación?

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

El señor LARRAÍN.— ¿Qué votación?

El señor ORPIS.— La del proyecto relativo a los trabajadores de ferrocarriles.

El señor BIANCHI.— Así es.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Efectivamente, se trata de la iniciativa sobre jornada de trabajo para el personal de ferrocarriles.

El señor LARRAÍN.— Sí. Pero qué votación.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En general.

En primer lugar, le ofreceré la palabra a la Honorable señora Muñoz.

Pero tiene razón el Senador señor Larraín, porque alguien me señaló -no sé si me equivoco- que se pediría segunda discusión. De ser así, no tendría sentido votar el proyecto ahora.

Tiene la palabra el Honorable señor Larraín.

El señor LARRAÍN.— Señora Presidenta, existían dudas acerca de la participación de la señora Ministra del Trabajo durante el debate. Esa era una de las razones por las cuales se había planteado la idea de solicitar segunda discusión.

En seguida, nosotros queremos presentar una indicación sobre una materia que se rechazó en la Comisión de Trabajo.

Entonces, necesito saber si se va a votar en general y en particular y si podremos presentar la indicación ahora.

No tenemos inconveniente en que se realice la votación, pero, sí, nos interesa que la Sala se pronuncie acerca de una indicación que el referido órgano técnico rechazó.

Tampoco es algo demasiado grave; pero tiene justificación.

Eso deseamos saber, para definir qué haremos.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Entonces, se puede votar en general y abrir plazo para presentar indicaciones. Creo que sería lo correcto.

La señora Ministra, según me expresó, tiene la mejor intención de quedarse. Sin embargo, no puede hacerlo, pues también debe participar en la Comisión de Hacienda. Por lo tanto, existe ahí un problema.

Se votaría en general y después se abriría plazo para formular indicaciones, que sería lo lógico.

El señor ORPIS.— ¿Se va a abrir la votación?

El señor BIANCHI.— ¿Se puede iniciar la votación?

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

Acordado.

La señora MUÑOZ.— Pido la palabra.

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

La señora MUÑOZ.— Señora Presidenta, si vamos a abrir espacio para presentar indicaciones, ojalá el plazo sea el más breve posible, pues este proyecto data de 2012. Además, los trabajadores están esperando desde hace mucho tiempo la solución de una situación que les impacta muy muy fuertemente en su vida laboral.

En consecuencia, ojalá pudiéramos discutir la indicación hoy mismo y despachar la iniciativa en general y particular. Sería lo ideal.

Debatamos y luego veamos los plazos.

La señora ALLENDE.— Entonces, Su Señoría informará más ampliamente.

Senador señor Larraín, de lo que acabo de escuchar a la Senadora señora Muñoz, la posibilidad es...

El señor LARRAÍN.— Fijar un plazo.

La señora ALLENDE (Presidenta).—... fijar un plazo o tratar la indicación ahora mismo, que es otra opción que acaba de plantear la Senadora señora Muñoz. En tal sentido, se podría despachar la iniciativa.

Perdonen, Sus Señorías, pero debería haber partido saludando a los representantes de la Coordinadora de Trabajadores Ferroviarios que nos acompañan esta tarde.

¡Bienvenidos!

¡Mucho gusto de tenerlos acá!

—(Aplausos en la Sala y en tribunas).

Señores Senadores, es factible que alcancemos a ver la indicación que quiere presentar el Honorable señor Larraín. En todo caso, nos vamos a pronunciar en general. Y si no alcanzamos a tratarla ahora, se abrirá plazo para formularla.

En votación la idea de legislar.

—(Durante la votación).

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra la Senadora señora Muñoz.

La señora MUÑOZ.— Señora Presidenta, la Comisión de Trabajo y Previsión Social aprobó este proyecto tanto en general cuanto en particular, y lo hizo en los mismos términos en que lo despachó la Cámara de Diputados, donde se inició su tramitación en 2012, como respuesta al anhelo de los trabajadores ferroviarios de contar con una norma específica en materia de jornada laboral y descansos.

Quiero recordar que en el seno de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la Cámara Baja, atendida la realidad de los trabajadores ferroviarios debido a la interpretación dada al artículo 25 del Código Laboral por los empleadores y las inspecciones del trabajo, se formó una Subcomisión -en ella participaron representantes de dichos trabajadores-, de ma-

nera de brindarles protección frente a sus entre doce y casi dieciséis horas continuas, sin derecho a descanso ni alimentación.

Así, la otra rama del Congreso aprobó la iniciativa, la cual fue conocida luego por la Comisión que presido, que finalmente la ratificó con la misma redacción.

No obstante, como se indicó, el Senador Larraín presentó una indicación para agregar en el artículo 25 ter -norma que establece la regulación de la jornada de trabajo y descansos de los trabajadores que se desempeñen a bordo de los ferrocarriles- un numeral que hace aplicable lo dispuesto en el inciso penúltimo del artículo 38 del Código Laboral, esto es, “el establecimiento de sistemas excepcionales de distribución de jornadas de trabajo y descansos”.

Esa indicación fue rechazada en el referido órgano técnico.

Sobre el particular, quiero dar mi opinión personal (no como Presidenta de la Comisión).

Voté en contra de la propuesta pertinente dado que la incorporación de un numeral con ese propósito desvirtuaría el objetivo esencial de la iniciativa en discusión, cual es la protección de los trabajadores ferroviarios mediante el establecimiento de una legislación clara y precisa, que no se preste a interpretaciones respecto de la jornada laboral y los descansos mínimos correspondientes.

Asimismo, una remisión en el texto del artículo 25 ter al inciso penúltimo del artículo 38 del Código Laboral podría significar judicializar, con resultados diversos, una cuestión que se define clara y pormenorizadamente en la propuesta de la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

Por último, debo puntualizar que las demandas de los trabajadores, quienes son la parte más débil en las relaciones laborales, se reflejan en el texto que despachó la Comisión, motivo por el cual le solicito a la Sala aprobar la iniciativa en los mismos términos en que lo hizo el referido órgano técnico.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Solicito autorización para que ingrese a la Sala el Coordinador Legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco Del Río.

—**Se accede.**

La señora ALLENDE (Presidenta).— Asimismo, les recuerdo a Sus Señorías que está abierta la votación de la idea de legislar.

Señalo lo anterior porque algunos Senadores se hallan en el Hemiciclo pero aún no emiten su pronunciamiento.

Tiene la palabra el Honorable señor Larraín.

El señor LARRAÍN.— Señora Presidenta, solo quiero ratificar lo expresado por la titular de la Comisión de Trabajo y Previsión Social en el sentido de que se trata de una propuesta que analizamos tras escuchar a las partes interesadas en la materia, pero fundamentalmente a las organizaciones de trabajadores ferroviarios.

Se invitó también a empresarios, a empleadores del sector: solo participaron los de una de las líneas de ferrocarriles que operan en Chile.

En general, este proyecto nos parece muy razonable. Mediante él se regula la jornada de aquellos trabajadores en forma más acorde con los tiempos modernos y con los requerimientos de seguridad para el funcionamiento de los ferrocarriles, fijándose las horas de descanso necesarias, que son distintas según se trate del transporte de carga o del de pasajeros.

Por consiguiente, en lo fundamental, valoramos y compartimos esta iniciativa.

Ahora bien, he planteado la conveniencia de presentar una indicación que no se aprobó en la Comisión. Pero entendí que en esta no hubo rechazo al punto que hice presente, sino más bien una discusión técnico-jurídica.

Este proyecto incorpora al Código Laboral, mediante el artículo 25 ter que se plantea, normas especiales que permiten una regulación distinta en el caso de los trabajadores ferroviarios.

Sin embargo, pienso que al tratarse algunas materias de manera diferente, siendo el artículo 25 ter una disposición especial y por tanto de interpretación restrictiva, se impide la aplicación de otras normas del mismo Código Laboral, en particular el artículo 38, que en su penúltimo inciso dice: "Con todo, en casos calificados, el Director del Trabajo podrá autorizar, previo acuerdo de los trabajadores involucrados, si los hubiere, y mediante resolución fundada, el establecimiento de sistemas excepcionales de distribución de jornadas de trabajo y descansos, cuando lo dispuesto en este artículo no pudiere aplicarse, atendidas las especiales características de la prestación de servicios y se hubiere constatado, mediante fiscalización, que las condiciones de higiene y seguridad son compatibles con el referido sistema."

¿Qué ocurre?

La gente de la empresa Ferrocarril Antofagasta-La Paz manifestó en la Comisión que, por las circunstancias y la forma en que desarrolla sus operaciones, lograba, con pleno acuerdo de los sindicatos, resoluciones de la Dirección del Trabajo que le permitían el trato excepcional a que me referí.

En mi interpretación, y también en la de los representantes del referido sector, ese punto podría perderse si se aplicara solo el artículo 25 ter, nuevo, con la redacción excepcional que se contiene para los trabajadores ferroviarios.

No sé si me explico.

En el Código del Trabajo hay una norma general que fija determinado camino para regular las horas de trabajo, las horas de descanso y las horas extraordinarias.

Mediante el artículo 25 ter propuesto por la Comisión se consagra una norma excepcional para los trabajadores ferroviarios.

Y dentro de las disposiciones generales hay una que le permite a la Dirección del Trabajo, previo acuerdo de los trabajadores y mediante resolución fundada, establecer un sistema ex-

cepcional.

Empero, puede correrse el riesgo -y es lo que queremos evitar- de que ciertos trabajadores (por ejemplo, los de la empresa Ferrocarril Antofagasta-La Paz) que han obtenido siempre, con pleno acuerdo de todas las partes, un trato excepcional pierdan este logro.

En la Comisión hubo quienes entendían que la situación no era así.

En todo caso, considero que abrir la posibilidad que se plantea no debería provocar ningún problema, pues se trata de una facultad que opera únicamente cuando hay acuerdo con los trabajadores, quienes nada tendrían que perder si se quisiera aplicarla en una realidad distinta.

Ya se aplica en el caso de los trabajadores de la empresa Ferrocarril Antofagasta-La Paz. Queremos que la situación continúe así. Pero -insisto- corremos el riesgo de que dicha facultad pierda vigencia.

Por eso presenté la indicación en comento, que surgió del debate. No hubo preparación alguna. Sobre la base de la interpretación restrictiva de las normas excepcionales -y el artículo 25 ter será un precepto excepcional-, me pareció conveniente hacer la salvedad.

La indicación que presentamos ahora a la Sala es para agregar en el artículo 25 ter que se incorpora al Código del Trabajo un numeral adicional que dice: "Las reglas anteriores se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso penúltimo del artículo 38 de este Código."

Esa fórmula permite un régimen excepcional para los trabajadores ferroviarios. Y cuando haya situaciones excepcionalísimas, el Director del Trabajo podrá autorizar -así dice el penúltimo inciso del artículo 38 del Código Laboral-, previo acuerdo de los trabajadores involucrados y mediante resolución fundada, el establecimiento de normas distintas para la distribución de las cargas de trabajo.

Siento que la referida facultad ayuda, no limita. Y si media la petición de un grupo de trabajadores, con mayor razón me inclino a darla.

Nadie pierde con una norma de tales características. Considero que, más bien, ella ayuda a cumplir el objetivo perseguido.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra la Senadora señora Goic.

La señora GOIC.— Señora Presidenta, en primer término, quiero señalar mi respaldo al proyecto que nos ocupa. Me correspondió analizarlo en la Cámara de Diputados. Por ende, soy testigo de toda la labor realizada en torno de él, tal como lo recordó la Senadora señora Muñoz, con quien integramos la Comisión de Trabajo de esa rama del Parlamento.

En seguida, debo puntualizar que la participación de los sindicatos es siempre muy valiosa. Me parece relevante que este tipo de iniciativas de ley vengan con acuerdo de las partes involucradas.

El problema de los trabajadores ferroviarios es muy específico. Y este proyecto tiene como propósito modificar el Código Laboral para responder mejor en lo concerniente a su jornada diaria y a sus horas de descanso; a la regulación de situaciones excepcionales que implican horas extraordinarias, atendida la labor especial que realizan para el transporte de carga y de pasajeros, etcétera.

Para ello, básicamente, se introducen enmiendas al artículo 25 del Código del Trabajo y se incorpora un artículo 25 ter, norma que regula la jornada de trabajo y el descanso.

Ahora, a propósito de la indicación que se enunció, solo quiero recordar lo que expusimos en la Comisión durante el debate, pues nos parece -y hablo en plural porque lo planteó también la Senadora señora Muñoz- que la posibilidad de pactar una jornada excepcional está suficientemente resguardada en el artículo 38 del Código del Trabajo.

No es un problema de fondo. Se trata más bien de interpretaciones.

Conversamos al respecto con el Senador Larraín, a quien le dijimos que nos parecía suficiente que quedara explicitado en el debate, para la historia de la ley, que seguirá existien-

do la posibilidad de pactar una jornada distinta, con el asentimiento de los sindicatos y sobre la base de las normas del Código Laboral concernientes al acuerdo respectivo y de la facultad de resguardo con que cuenta la Dirección del Trabajo.

Además, chequeamos el punto con el Director Nacional, quien comparte aquel criterio.

Nos parece, pues, que la indicación reitera en un aspecto que ya está cautelado.

Solo me resta saludar a los dirigentes de los trabajadores, quienes estuvieron muy activos en el proyecto que nos ocupa esta tarde, el cual, sin duda, cuenta con mi respaldo. Creo que esta lógica de funcionamiento, sobre todo tratándose de cuestiones laborales, debe prevalecer siempre.

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

El señor GUILLIER.— Señora Presidenta, voy a cumplir un compromiso que contraje con los sindicatos del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, teniendo presente, además, que en estos momentos FERRONOR está concretando un proyecto de integración con Belgrano Carga, de Argentina.

Pues bien, dichas organizaciones gremiales me solicitaron que en la iniciativa que nos ocupa se formulara una indicación para asegurar que el tratamiento a los trabajadores de ferrocarriles del norte grande contuviese la especificación que se está demandando, pues ellos tienen un trato distinto, por las características de su labor, la extensión territorial, la naturaleza de los viajes, con relación a la experiencia existente en ferrocarriles de la zona centro-sur de nuestro país.

Por lo tanto, habiéndome comprometido con los trabajadores de los referidos sindicatos a apoyar este proyecto, dejo constancia de que así lo hago, aun cuando no puedo votar porque estoy pareado con el Senador Ossandón.

He querido dejar testimonio de ese compromiso y de mi cumplimiento.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene

la palabra la señora Ministra del Trabajo.

La señora BLANCO (Ministra del Trabajo y Previsión Social).— Señora Presidenta, por su intermedio, agradezco la disposición que ha tenido siempre la Comisión de Trabajo para avanzar en materias laborales.

Entiendo que hoy nos acompañan en las tribunas representantes de organizaciones gremiales de trabajadores de ferrocarriles.

Quiero, señora Presidenta, contextualizar mi intervención en un día que ha sido bastante bueno para el mundo laboral.

Ahora deseamos avanzar en la regulación de derechos laborales en sectores que históricamente, por las especificidades de su labor, han tenido una situación de debilitamiento.

Hoy aprobamos en general un proyecto de ley que establece regulaciones en materia de trabajo portuario, lo que es una muy buena señal para un sector que también ha visto mermados sus derechos y, muchas veces, incumplidas las obligaciones laborales.

Asimismo, incursionamos en un acuerdo que nos permitirá avanzar en derechos colectivos para los últimos cuatro meses del año en el contexto de la discusión en torno al salario mínimo.

El proyecto que ocupa al Senado esta tarde nos permite progresar en el mejoramiento del estatuto existente en el artículo 25 del Código del Trabajo, que a todas luces resulta insuficiente.

Por cierto, hay que reconocer las especificidades de los distintos sectores. Empero, ellas nunca pueden ir en desmedro de las condiciones laborales mínimas en los ámbitos de la seguridad y la salud.

Consideramos necesario aprobar la ley en proyecto básicamente porque pone el acento en lo que es el trabajo decente.

No nos parece que la existencia de jornadas de hasta 16 horas diarias hable de dignidad en el contexto del Chile en que vivimos.

Asimismo, esta iniciativa pone de relieve las normas sobre seguridad y salud cuan-

do habla de la detención en las labores y los descansos indispensables para jornadas que se pueden extender, con ciertas limitaciones; en el caso de los trenes de pasajeros, por ejemplo, acota la conducción a un máximo de cinco horas, con una de descanso. Y actualmente la Dirección del Trabajo tiene facultades en materia de jornadas excepcionales.

De entre las proposiciones conducentes a reformar el estatuto de los trabajadores ferroviarios, deseamos enfatizar lo que apunta a hablar de labor decente, a cumplir normas sobre condiciones de seguridad y salud.

De otro lado, cabe connotar que este proyecto se construyó desde los propios trabajadores, cuyas organizaciones gremiales -federaciones y sindicatos- fueron escuchadas. Y eso es lo más importante a la hora de diseñar normas laborales: escuchar a aquellos a quienes están destinadas.

Gracias, señora Presidenta.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Tiene la palabra la Senadora señora Muñoz.

La señora MUÑOZ.— Señora Presidenta, valoro las expresiones de la señora Ministra del Trabajo, que recogen la historia fidedigna del debate habido en torno a este proyecto de ley.

Como recordaba la Senadora señora Goic, al alero de la Comisión de Trabajo de la Cámara de Diputados constituimos una Subcomisión, en la cual participaron largamente todos nuestros amigos representados hoy en la Coordinadora de Trabajadores Ferroviarios. Empero, nunca se hicieron presentes los empresarios de las empresas Arica-La Paz, Antofagasta-La Paz, etcétera.

Ahora bien, debo puntualizar que durante este debate los trabajadores de dichas empresas, las cuales tienen jornadas excepcionalísimas -ellas concurren en el último momento a la Comisión de Trabajo para dar a conocer su situación-, **siempre** estuvieron protegidos por el penúltimo inciso del artículo 38 del Código Laboral.

En tanto, los trabajadores a los que hoy día queremos proteger mediante la incorporación al referido Código de un artículo 25 ter, permanecieron, dada la interpretación general del artículo 25, **sometidos a jornadas de hasta 16 horas diarias, sin descanso.**

Estos últimos trabajadores -lo expresaba yo en la Comisión- han tenido una interrupción brutal en su vida cotidiana, en su vida familiar. Se trata de personas que laboran 16 horas al día, fines de semana incluidos.

Nunca escuchamos, sin embargo, la voz de los sectores que siempre han estado protegidos por el artículo 38 del Código Laboral, cuyo inciso penúltimo dice: “Con todo, en casos calificados, el Director del Trabajo podrá autorizar, previo acuerdo de los trabajadores involucrados, si los hubiere, y mediante resolución fundada, el establecimiento de sistemas excepcionales de distribución de jornadas de trabajo y descansos, cuando lo dispuesto en este artículo no pudiere aplicarse, atendidas las especiales características de la prestación de servicios y se hubiere constatado, mediante fiscalización, que las condiciones de higiene y seguridad son compatibles con el referido sistema.”.

Siempre, señora Presidenta, la Dirección del Trabajo va a hacerse cargo de la autorización de jornadas de trabajo excepcionales. Y el sistema ha funcionado.

No veo cuál es el temor de las empresas en comento a que hoy, mediante el artículo 25 ter que se propone incorporar al Código Laboral, fijemos para los trabajadores ferroviarios una jornada especial de siete horas y media en el caso del transporte de pasajeros y de nueve en el del transporte de carga. Ignoro por qué se sienten desprotegidas ante esa nueva norma.

De verdad, siento que, de aprobarse la indicación planteada -y lo expreso una vez más-, podemos dar una señal confusa a los jueces que deban aplicar la normativa en análisis.

Porque si estamos tratando de asegurar una jornada especial para los trabajadores ferrovia-

rios que no están resguardados por el artículo 25, que es una norma general, y por otro lado incorporamos lo que se sugiere mediante esa indicación, es factible que se perjudique a trabajadores que sí están protegidos por la disposición del Código del Trabajo que regula la existencia de jornadas excepcionales.

Reitero que, de aprobarse la referida indicación, se puede dar una señal confusa a los magistrados que deban aplicar la ley en proyecto.

Desde ese punto de vista, tengo la impresión de que se corre el riesgo de perjudicar a aquellos trabajadores ferroviarios a los que intentamos proteger con el artículo 25 ter que se propone aprobar.

Por eso, señora Presidenta, en la Comisión voté contra la indicación del Senador señor Larraín y por lo mismo sostendré igual posición en la Sala.

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

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

—**Se aprueba en general el proyecto (19 votos a favor y un pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic, Muñoz, Lily Pérez y Von Baer y los señores Allamand, Araya, Bianchi, De Urresti, Girardi, Horvath, Hernán Larraín, Orpis, Pizarro, Prokurica, Quintana, Tuma, Ignacio Walker y Patricio Walker.

No votó, por estar pareado, el señor Guillier.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Corresponde votar la indicación del Senador señor Larraín.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— La indicación, que está suscrita por los Senadores señores Larraín, Guillier y Allamand, dice:

“Para agregar al artículo 25 ter que se incorpora al Código del Trabajo, un numeral 6 del siguiente tenor:

“6.— Las reglas anteriores se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso penúlti-

mo del artículo 38 de este Código.”.

Si Sus Señorías lo desean, puedo leer lo que expresa el inciso penúltimo.

La señora ALLENDE (Presidenta).— Conforme.

El señor LABBÉ (Secretario General).— La disposición dice lo siguiente:

“Con todo, en casos calificados, el Director del Trabajo podrá autorizar, previo acuerdo de los trabajadores involucrados, si los hubiere, y mediante resolución fundada, el establecimiento de sistemas excepcionales de distribución de jornadas de trabajo y descansos, cuando lo dispuesto en este artículo no pudiere aplicarse, atendidas las especiales características de la prestación de servicios y se hubiere constatado, mediante fiscalización, que las condiciones de higiene y seguridad son compatibles con el referido sistema.”.

La señora ALLENDE (Presidenta).— En votación la indicación.

Los que estén a favor han de votar que sí, y los que estén en contra, que no.

—**(Durante la votación).**

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

El señor LARRAÍN.— Señora Presidenta, la cuestión es la siguiente. Quizás por deformación jurídica, uno entiende las cosas de manera distinta.

El artículo 25 ter está estableciendo un régimen excepcional para los trabajadores de ferrocarriles, donde se define su jornada laboral precisamente para protegerlos, dadas las características de su labor, muy extenuante, y el abuso de que han sido objeto. Por eso, estamos de acuerdo con la norma. No hay ninguna disconformidad con el régimen ni con lo que se plantea.

El problema radica en que, por contemplarse una disposición especial -a la inversa de lo que cree la Senadora señora Muñoz, quien puede tener razón, o bien, encontrarse equivocada, como lo estimo-, un grupo de trabajadores que quiera llegar a un acuerdo distinto, por

las situaciones particularísimas de que se trata, no va a poder hacerlo.

Mi temor es que no se pueda aplicar el artículo 38 en casos como el del ferrocarril de Antofagasta a La Paz -a diferencia de lo que se pidió expresamente, ya que ello se viene haciendo desde siempre-, por haberse introducido una norma excepcional, la que, por lo tanto, tiene que ser objeto de una interpretación restrictiva. Los tribunales no pueden extenderla.

Y no se podría recurrir a las disposiciones generales del Párrafo, porque al grupo se le dio una situación especial.

Sin embargo, si el Senador que habla tuviera razón y un grupo de trabajadores ferroviarios quisiera un régimen distinto por alguna característica particular, como la planteada en la reunión, en la cual surgió la inquietud durante el debate -por mi parte, no he tenido la participación ni dispongo de los antecedentes de la Honorable señora Muñoz y de otras personas que vienen analizando el asunto desde hace mucho rato-, ¿por qué no asegurar en forma expresa la aplicación del inciso penúltimo del artículo 38? No se persigue otro objetivo. No hay una diferencia de fondo.

Ahora, si esa no fuera la voluntad de esta Corporación, pido que al menos quede en la historia de la ley que no cabe interpretar que el rechazo justamente obedece a una diferencia de fondo -por eso, quiero precisarlo-, sino a que la indicación se considera innecesaria, ya que se entiende que, de todas maneras, el artículo 25 ter y sus características excepcionales no obstan a que el inciso penúltimo del artículo 38 se pueda aplicar a los trabajadores protegidos por la norma nueva.

Ese es el punto.

Para lograr seguridad, es mejor incorporar la disposición en forma expresa. Con eso, intento transmitir que no se está tratando de vulnerar en absoluto algún derecho de alguien, sino de asegurar esta facultad excepcional. Porque el día de mañana -conozco a los jueces- alguien puede sostener: “No, pues, señor. Ahora usted

tiene un régimen excepcional, al que se debe apegar. Así que ya no puedo seguirle dictando resoluciones fundadas, o bien, ya no se las puedo seguir aplicando”.

Ahí es donde observo un motivo de inquietud. Y, por eso, hemos planteado la indicación. Pero me someto a la voluntad de la Sala.

La señora BLANCO (Ministra del Trabajo y Previsión Social).— ¿Me permite, señora Presidenta?

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

La señora BLANCO (Ministra del Trabajo y Previsión Social).— Señora Presidenta, he pedido intervenir solo para dejar una constancia en la historia fidedigna de la ley.

Lo que se está normando en el artículo 25 ter no es un estatuto específico. Los contratos especiales se encuentran a partir del artículo 77 del Código. Aquí se trata de una regulación particular dentro del estatuto general del ordenamiento laboral. La idea es no generar confusiones posteriores en la interpretación.

Formulo la aclaración para el futuro.

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

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

—Se aprueba la indicación (7 votos contra 6), quedando el proyecto aprobado también en particular.

Votaron por la afirmativa las señoras Lily Pérez y Von Baer y los señores Allamand, Horvath, Larraín, Prokurica y Patricio Walker.

Votaron por la negativa las señoras Allende, Goic y Muñoz y los señores Pizarro, Tuma e Ignacio Walker

La señora ALLENDE (Presidenta).— Terminado el Orden del Día.

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

El señor LABBÉ (Secretario General).—

Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor TUMA (Vicepresidente).— Se les dará curso en la forma reglamentaria.

—Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes:

Del señor BIANCHI:

A los señores Ministro del Interior y Seguridad Pública, Contralor General de la República e Intendente de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, requiriendo información sobre **EFFECTIVIDAD DE INCUMPLIMIENTOS DE CONCESIONARIA DE ZONA FRANCA DE PUNTA ARENAS Y EVENTUAL EXTINCIÓN DE CONTRATO**; al señor Director del Servicio de Impuestos Internos, pidiendo **NO APLICACIÓN DE COBRO RETROACTIVO DE CONTRIBUCIONES A CLUB DEPORTIVO SOKOL, DE PUNTA ARENAS**, y al señor Gerente General de la Empresa Nacional del Petróleo, solicitando antecedentes sobre **ACCIDENTABILIDAD LABORAL, MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y PONDERACIÓN DE SEGURIDAD EN BASES DE LICITACIÓN**.

Del señor GARCÍA:

A los Ministerios de Agricultura; Defensa Nacional; Desarrollo Social; Economía, Fomento y Turismo; Educación; Energía; Hacienda; Interior y Seguridad Pública; Justicia; Medio Ambiente; Minería; Obras Públicas; Relaciones Exteriores; Salud; Secretaría General de Gobierno; Trabajo y Previsión Social, y Vivienda y Urbanismo, a fin de que informen sobre **ESTADO DE INDEMNIZACIONES DE DESVINCULADOS AFECTOS A SISTEMA DE ALTA DIRECCIÓN PÚBLICA**

Del señor HORVATH:

A la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo, con el objeto de pedir **REGULARIZACIÓN DE CONSTRUCCIONES CON CAR-**

GO A PROGRAMA DE PROTECCIÓN AL PATRIMONIO FAMILIAR, y al señor Subsecretario de Transportes y Telecomunicaciones y a la señora Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Aysén, solicitando antecedentes respecto de **ASIGNACIÓN DE LICITACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN PROVINCIA DE GENERAL CARRERA Y COMUNA DE CHILE CHICO**.

Del señor NAVARRO:

A la señora Ministra de Salud, pidiendo información relativa a **PLAN DE INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA PARA PRÓXIMO CUATRIENIO, CON ÉNFASIS EN ESTABLECIMIENTOS DE TALCAHUANO, FLORIDA Y CONCEPCIÓN**; al señor Ministro de Energía, solicitando antecedentes sobre **SISTEMAS DE CONECTIVIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ISLAS DURANTE ÚLTIMOS CUATRO AÑOS**; al señor Alcalde de Huara, a fin de que informe acerca de **MANTENCIÓN DE CONSTRUCCIONES PATRIMONIALES EN PISAGUA**; al señor Presidente Ejecutivo de CODELCO, para que remita antecedentes acerca de **REUNIONES CON MINISTERIO DE SALUD, A FIN DE RECABAR INFORMACIÓN SOBRE FORMATOS DE LICITACIÓN**; al señor Superintendente de Casinos de Juegos, a fin de que entregue

antecedentes relativos a **LICITACIÓN DE CASINOS DE JUEGO EN COMUNA DE CHILLÁN Y RENUNCIA DE TERMAS DE CHILLÁN A LICENCIA**, y al señor Presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades, solicitando dar a conocer **NÚMERO DE REGULARIZACIONES POR APLICACIÓN DE “LEY DEL MONO”**.

Del señor PROKURICA:

Al señor Presidente del Consejo de Defensa del Estado, pidiendo diversos antecedentes sobre **ACCIONES JUDICIALES POR APLICACIÓN DE SUBVENCIÓN ESCOLAR PREFERENCIAL EN REGIÓN DE ATACAMA**.

—Ofrecida la palabra, sucesivamente, en los tiempos de los Comités Independientes y Movimiento Amplio Social; Unión Demócrata Independiente e Independiente; Partido por la Democracia e Independiente; Demócrata Cristiano e Independiente; Renovación Nacional, y Socialista, ningún señor Senador interviene.

El señor TUMA (Vicepresidente).— Habiéndose cumplido su objetivo, se levanta la sesión.

—Se levantó a las 18:57.

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción

