

## Ministro Marcel responde a los gremios de transporte terrestre y advierte que reducir en 30% el precio de los combustibles por seis meses tiene un costo similar al presupuesto de salud primaria y dos veces superior al “bono invierno”

- *Según lo expresado por la autoridad, el valor de la medida exigida por algunos gremios de transporte terrestre actualmente paralizados sería de US\$ 2.500 millones, considerando los actuales precios de los combustibles. Y si hubiera un alza de 10% en los valores internacionales y del tipo de cambio, impulsaría la cifra a cerca de US\$6.500 millones, superior a lo que se destina para financiar la Pensión Garantizada Universal.*
- *“El Gobierno ha actuado con la máxima responsabilidad posible, tuvo un proceso de diálogo con las organizaciones y sigue disponible para hacer cumplir lo que está en el pacto de acuerdo. Pero reabrir una negociación que se cerró positivamente, sobre la base de dificultar la vida de chilenas y chilenos, nos parece totalmente inadecuado e improcedente”, señaló.*

**Santiago, 23 de noviembre de 2022.-** El ministro de Hacienda, Mario Marcel, rechazó de plano la última demanda realizada hoy por algunos gremios de transporte terrestre que actualmente están paralizados, en torno a reducir en un 30% el precio de todos los combustibles y mantenerlos estables por seis meses.

En primer lugar, la autoridad recordó que el lunes en la noche, tras varias horas de negociaciones, se llegó a un acuerdo firmado con varias asociaciones del sector que recoge las demandas planteadas durante las últimas semanas sobre valores de los combustibles y tarifas de transporte, seguridad en las carreteras, formalización de los trabajadores e inversión. El acuerdo fue suscrito por representantes de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile (CNTC), la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC), ChileTransporte AG, la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros (FENABUS), SITRACH-FENASICOCH y la Asociación de Buses Interprovinciales, Internacionales e Industriales (ABI-AG).

“Por algo el documento se llama ‘Acta de Acuerdos’: no es una propuesta del Ejecutivo o un borrador, fue algo que se discutió todo un día y concluyó con una reunión en la cual los dirigentes presentes se manifestaron satisfechos. Más allá de manifestar la contrariedad que genera tener un acuerdo y, al día siguiente o subsiguiente, tener una demanda de estas magnitudes, es importante que la ciudadanía entienda la magnitud de este tipo de peticiones” indicó el ministro Marcel. Inmediatamente precisó los recursos fiscales que costaría la demanda de los gremios. “El costo fiscal de reducir un 30% los precios de los combustibles, a través del MEPCO, y mantenerlo por seis meses es del orden de los US\$ 2.500 millones, si es que los precios de internación se mantienen como están hoy. Pero si el tipo de cambio sube un 10%, el costo de esta solicitud sube a US\$ 4.500 millones, y si a eso se suma un aumento de 10% en los valores internacionales de los combustibles la cifra alcanza los US\$ 6.500 millones”, estimó la autoridad.

Incluso, la autoridad comparó los montos de reducir el valor de los combustibles con el financiamiento de políticas públicas. “El bono de invierno que se entregó en agosto pasado costó US\$1.000 millones, es decir, la estimación más conservadora del costo de la medida que está planteando esta organización es equivalente a dos y medio veces un beneficio que alcanzó a 7 millones de personas. Otra comparación posible es con el presupuesto de la salud primaria que es de U\$ 3.000 millones; es decir, esta demanda equivale prácticamente a todo este presupuesto”, ejemplificó el ministro. Y añadió que “el crecimiento del gasto público en el Presupuesto 2023 es del orden de los US\$ 6.000 millones. En otras palabras, para poder financiar esta demanda, la mitad del aumento del presupuesto para el próximo año, en lugar de destinarse a educación, a vivienda, a salud, a reducción de lista de esperas en los hospitales, al aumento de la PGU, tendría que dedicarse a subsidiar los combustibles”.

Y si se toman las proyecciones más altas, el costo de la demanda antes mencionada superaría, según señaló el ministro Marcel en un punto de prensa en el Congreso, a todo lo que se destina actualmente para financiar la Pensión Garantizada Universal (PGU), que cuesta alrededor de US\$5.500 millones.

“Demandas desproporcionadas ligadas a una amenaza de paralización que dificulta el derecho de las personas, de todos los chilenos y chilenas, de transitar por las carreteras del país, de poder concurrir a sus trabajos, de poder ir a un hospital o a una cita médica, todo eso tenemos sobre la mesa. El Gobierno ha actuado con la máxima responsabilidad posible, tuvo un proceso de diálogo con las organizaciones y sigue disponible para hacer cumplir lo que está en el pacto de acuerdo. Pero reabrir una negociación que se cerró positivamente, sobre la base de dificultar la vida de chilenas y chilenos, nos parece totalmente inadecuado e improcedente y además tiene los problemas de legalidad que ha planteado el Ministerio del Interior”, finalizó.

Cabe recordar que el acuerdo alcanzado el pasado lunes fue firmado por el ministro de Hacienda, Mario Marcel, y el subsecretario del Interior, Manuel Monsalve, e incluye quince puntos, divididos en tres temas.

### **Precios de los combustibles y tarifas de transporte**

1. Mepco continuará su vigencia mediante el reseteo del límite establecido por ley, con un nuevo umbral de US\$ 1.500 millones, a través del proyecto de Ley de Presupuestos de 2023.
2. El Gobierno enviará un proyecto de ley para crear un mecanismo que estabilizará el precio del diésel por un plazo de 90 días. Finalizado dicho periodo el precio del diésel será ajustado en un máximo de 36 pesos por litro al alza o a la baja (equivalente a 0,6 UTM por metro cubico). Vencido el mecanismo transitorio el mecanismo permanente considerará ajustes cada 15 días con un máximo de 12 pesos por litro (0,2 UTM por metro cubico).
3. Se aclaró que el proyecto de ley, en segundo trámite en el Senado, que modifica el tratamiento de las devoluciones por la operación de MEPCO en casos en que el componente variable se transforma en un subsidio, es un proceso de regularización que no implica una condonación de impuestos y que mejora el procedimiento para todos los afectados en el futuro, sin distinción. Se generará una minuta explicativa del mecanismo y se reactivará su tramitación, para su pronto despacho.

4. Se actualizarán los parámetros del Índice de Costos del Transporte (ICT) para que este instrumento pueda representar de mejor forma las variaciones de los componentes que afectan la fluctuación de los costos en el sector del transporte.
5. Se ampliará la vigencia del beneficio de reintegro parcial del impuesto específico al menos por un año. Sin perjuicio de ello, en el marco del diseño del proyecto de impuestos verdes, a partir de diciembre se convocará una mesa de trabajo que abordará el tratamiento del impuesto específico y su afectación a distintos sectores, para el envío del proyecto de ley respectivo en el primer semestre 2023.

### **Seguridad en las carreteras**

6. Elaboración de planes de prevención y control de rutas por parte de Carabineros de Chile en la macrozona Norte.
7. En las rutas de la macrozona Norte, concesionadas y no concesionadas, se habilitarán zonas de descanso seguras.
8. Evaluar un seguro complementario de carácter público en consideración al aumento de los costos de los seguros y deducibles. Actualmente la Subsecretaria de Interior, junto a BancoEstado y la Dirección de Presupuestos participan de una mesa de trabajo sobre un seguro complementario.
9. Estudiar una agenda legislativa que permita una persecución efectiva de aquellos delitos que afecten la actividad productiva del transporte de carga.
10. Mejoramiento de la conectividad digital y telefónica en las rutas de la macrozona Norte.
11. Para implementar este conjunto de medidas, los subsecretarios del Interior, Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, visitaran la macrozona Norte para evaluar en terreno la implementación de estas medidas.

### **Formalización e inversión**

12. Se creará una instancia de trabajo con el Servicio de Impuestos Internos para reducir informalidad y evitar malas prácticas. Se buscarán medidas que permitan una mejor y mayor fiscalización en todo el periodo de operación, desde el inicio de actividades, planes de fiscalización de actividades ilícitas, el transporte de mercaderías de forma irregular o el lavado de activos.
13. Se ingresarán cambios al tratamiento tributario del leasing para material de transporte en una ley corta, durante el mes de noviembre, de forma que no entre en vigencia la norma aprobada en el mes de enero de este año.
14. Se estudiarán los problemas previsionales del sector, en el marco de la reforma al sistema de pensiones.

15. Como parte de la Nueva Política Nacional de Peajes del Ministerio de Obras Públicas, se revisará la operatividad para el transporte de carga y de pasajeros.