

Santiago, Junio de 2019

Señor
Andrés Chadwick Piñera
Ministro del Interior y Seguridad Pública
Presente

De mi mayor consideración:

El día miércoles 05 de junio del 2019, realizamos un consultivo de emergencia en la ciudad de Temuco de esta reunión elaboramos una declaración que es de su conocimiento y respecto de ella queremos manifestarle lo siguiente:

En relación al punto uno:

- 1.- Que el cuerpo policial léase Carabineros y PDI tengan una delimitación clara del marco jurídico en que pueden desenvolverse, el temor a actuar pasa hoy por la evidente posibilidad de sufrir una expulsión o baja.
- 2.- Se hace necesario la creación de Juzgados de cumplimiento de penas con el personal para seguimiento y el uso de la tecnología como brazaletes, delación compensada en robo e incendios de camiones, personal encubierto con inmunidad jurídica.
- 3.- la reparación a las víctimas debe pasar por crear un fondo que puede surgir del impuesto al diesel y de las concesiones de autopista, al fin y al cabo el Estado con el impuesto al diesel y las concesiones recauda mucho dinero.
- 4.- Respecto al control de gestión y metas de policías y fiscales se requiere de un cuerpo jurídico del Ministerio del Interior que permita coordinar la velocidad y respuesta de las denuncias.
- 5.- Las penas y su gravedad deben estar vinculadas a la creación de los tribunales de pena y los fiscales persecutores de pena como una especie de policías de PENAS especializados y con facultades.
- 6.- Que Interior se haga parte en todas las querellas criminales por delitos contra camioneros, de modo que vayan más allá de la presentación, y tengan abogados que les hagan seguimiento a los casos, se opongan a las libertades provisionales y hagan un buen esfuerzo por obtener condenas de presidio efectivo, ya que el gremio no cuenta con los

medios y los Fiscales están poco interesados en estos casos ya que no son mediáticos y para ellos tampoco son muy graves.

7.- Que la presencia de Carabineros, en la Araucanía, sea permanente, no sólo en la ruta 5, sino en aquellas donde efectivamente se están produciendo los actos de terrorismo, presencia 24 x 7 sobre todo en los caminos secundarios que es donde últimamente ha estado ocurriendo estos deleznable hechos.

8.- Estimamos que la implementación de estas medidas son de carácter administrativo y por lo tanto no se requieren leyes particulares de modo que le pedimos en razón de su investidura la solución a estas sugerencias.

En relación al punto dos de la misma declaración estimamos lo siguiente:

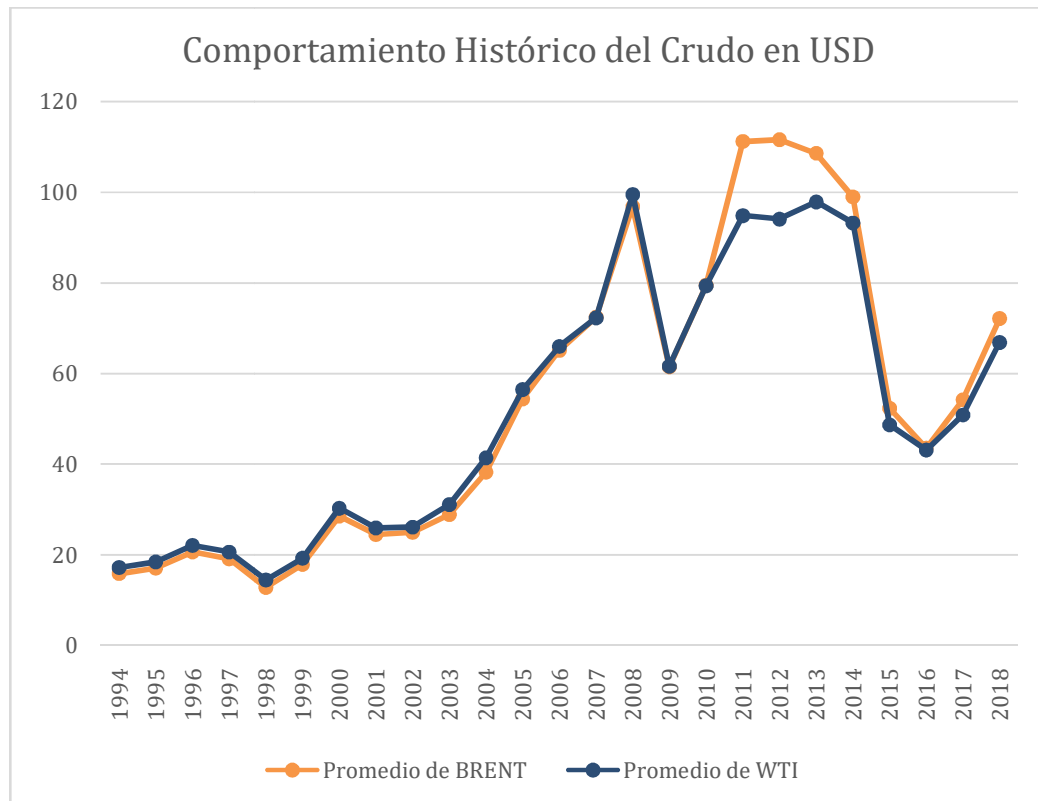
En Noviembre del año 2018, nuestra Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile CNTC-Chile junto a Chiletransporte AG, firmaron un acuerdo con su persona y la Ministra Gloria Hutt, para comprometer lo siguiente:

Aclarar la metodología de cálculo utilizada para determinar el precio final de los combustibles que se vende en Chile, provenientes de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP). Para esto se constituyó un grupo de trabajo integrado por representantes de CNTC-CHILE, Chiletransporte AG, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Energía, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y ENAP. Los representantes de las organizaciones gremiales y de los ministerios involucrados tuvieron el encargo de examinar hasta el 31 de diciembre del 2018, los componentes que afectan los precios de los combustibles, también se trabajó en explorar nuevas alternativas para mitigar la variabilidad del precio de los combustibles, proponiendo, en caso que sea necesario, modificaciones a los parámetros del MEPCO o a variables relacionadas con el impuesto específico a los combustibles.

De la información entregada y expuesta por cada uno de los actores antes mencionados destacamos:

1. Creemos errado que el precio de referencia sea el crudo del mercado Brent y no el WTI, ya que los combustibles refinados que se importan a Chile son, según la ENAP, en un 91% desde el mercado WTI o de origen norte americano. Otra razón importante para fijar como mercado referencia el WTI es su menor valor en el

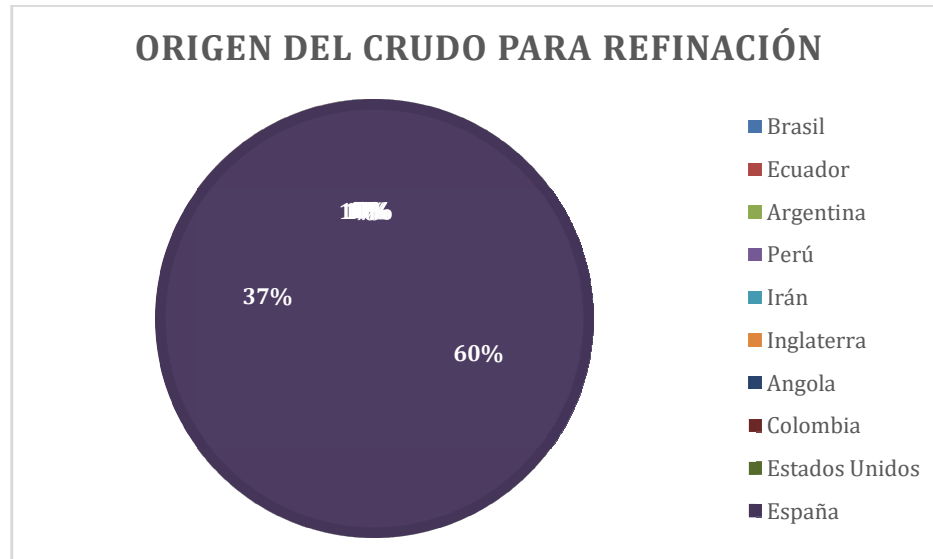
mercado mundial en relación al Brent, del orden del 10% hasta el 25% según la CNE.



Fuente: Comisión Nacional de Energía (CNE)

- Para el cumplimiento de nuestras normas ambientales se requieren motores de última tecnología los que a su vez requieren de combustibles de calidad mundial, de muy bajo contenido de azufre. En todos los mercados del mundo donde se requieren combustibles como el nuestro, se refinan mezclas de crudos a lo que vulgarmente llamaremos crudos sucios y limpios para lograr un producto terminado de alta calidad al mejor precio, lo que no es posible lograr dado los altos costos de refinación de un crudo sucio, ni con los altos costos de un crudo de alta pureza y bajo costo de refinación. ENAP por su parte solo refina crudos importados desde Ecuador y Brasil, considerados de baja calidad y de alto costo de refinación, este proceso necesita ser auditado por expertos internacionales, ya

que no solo existen costos monetarios si no ambientales al refinar crudos de baja ley.

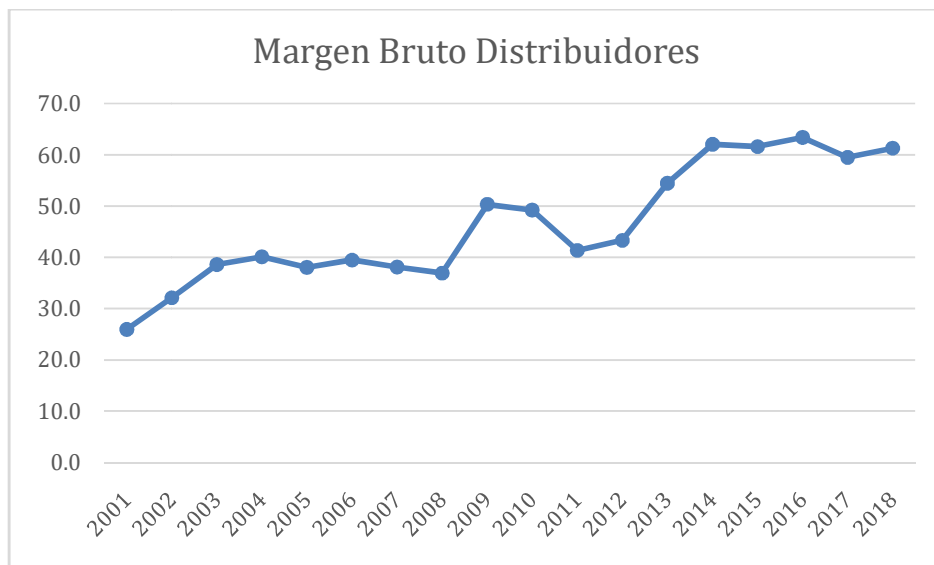


Fuente: Comisión Nacional de Energía (CNE)

3. Dada nuestra experiencia logística, fue Impactante conocer los costos logísticos del transporte marítimo, almacenamiento, descarga de combustible y transporte por oleoducto. Solo por mencionar alguno, el transporte marítimo es cercano a USD 30 por m³, cuando traer un contenedor de puertos cercanos de origen y destino con 76 m³ a una persona natural le costaría menos de USD 2.000
4. No nos parece justo que SONACOL que presta servicios a ENAP tenga utilidades del 75% antes de impuesto, según información pública de la SVS.
5. El MEPCO necesita de una modificación, que garantice su autonomía e independencia del albedrío de la autoridad de turno.

La componente variable del impuesto específico se fija de modo que simultáneamente cumpla con dos restricciones que deben cambiar:

- a. El cambio semanal del "Precio Mayorista de ENAP" de 0,12 UTM/m³, debe ser llevado a cambios mensuales de 0,48 UTM/m³, esto permite que las fluctuaciones de costos sean llevados a tarifa, de manera eficaz. En la actualidad es imposible cambiar las tarifas semana a semana, esto se traduce en negociaciones a destiempo. Según información entregada por la CNE se puede apreciar que el margen de las distribuidoras se mantiene constantemente alto desde la entrada en rigor de MEPCO en el 2014.



Fuente: Comisión Nacional de Energía (CNE)

- b. Que el precio de paridad de importación calculado por la Comisión Nacional de Energía (CNE) más el CV del IEC se encuentre dentro de la banda de referencia del precio del combustible calculado por la CNE.

Esta condición básicamente busca proteger la industria de la distribución del combustible en nuestro país y como subproducto provoca una barrera de entrada a la competencia además de incentivar gestiones que permitan enfrentar períodos críticos, como por ejemplo el almacenamiento de combustible en territorio nacional, durante la temporada de huracanes en el golfo de México que afecta año a año al WTI o como el inicio de temporada invernal del hemisferio norte que genera peak de precios siempre.

A lo anterior se suma que el precio de paridad de importación debe estar dentro de una banda de precio de referencia que se calcula al albedrío del Ministerio de Hacienda, donde "α", "n", "m" y "s" son variables que afectan directamente en el precio del combustible.

Precio de Referencia = $(1-\alpha)$ *Precio histórico WTI (promedio "n" semanas) + α *Precio futuros WTI (promedio a "m" meses) + Margen de Refinación (promedio "s" semanas) + Costos de transporte, seguros, premio calidad y otros.

Donde "α", "n", "m" y "s" son variables que afectan directamente en el precio del combustible. Y cuyo valor no se es justificado por ley, lo que permite en resumidas cuentas a la autoridad fijar la tendencia del precio de los combustibles en una semana dada de manera consecutiva. Por Ejemplo el precio histórico WTI promedio puede ser calculado por un intervalo de 4 semanas hasta 104 semanas.

Señor ministro este informe fundado y objetivo se lo enviamos para que Hacienda pueda evaluarlo y concluir junto a nosotros que es posible acceder a las modificaciones planteadas, toda vez que la actual política de precios de los combustibles, del modo que está concebida hoy día, atenta seriamente la sostenibilidad de la industria del Transporte de carga por carretera y está poniendo en riesgo una gran cantidad de pequeñas y medianas empresas que ven como sus costos de operación no son compatibles con las tarifas que proporciona el mercado.

6. Nuestros considerandos planteados respecto a la política de los combustibles se basan en información pública y también de la entregada en las reuniones con las instituciones del estado y si adolecen de alguna inexactitud tengan ustedes a bien hacernos saber.

Sin otro particular, con especial afecto.



Sergio Arturo Pérez Jara
Presidente CNTC-CHILE