

ESTADÍSTICAS REGIÓN DE AYSÉN

Región de Aysén

Estimación de población

108.538 al 30 de junio de 2024

Tasa de desocupación

6,0% Trimestre móvil

enero - marzo 2024

Pernoctaciones

-16,7% Variación interanual

Marzo 2024

Índice de Ventas de Supermercados a precios constantes

8,2% Variación interanual

Marzo 2024

Exportaciones regionales

-34,8% Variación interanual

- Febrero 2024

En el trimestre enero - marzo de 2024, la tasa de desocupación regional fue 6,0%, aumentando 1,6 puntos porcentuales (pp.) en doce meses.

- La estimación total de personas ocupadas durante el trimestre enero - marzo de 2024, disminuyó 2,8% en doce meses.
- La disminución de la población ocupada fue incidida principalmente por personas asalariadas formales (-6,7%) -se perdieron empleos formales, eso es preocupante.
- La tasa de ocupación informal se situó en 31,9%, aumentando 1,0 pp. respecto al mismo trimestre del año anterior (tiene un porcentaje superior al 28% de promedio nacional).

En la región hay menos empleo q en la pre pandemia, además esta aumentando la informalidad laboral, hay q presionar para ejecutar inversión pública regional y d MOP, Salud

Para plantearlo el lunes también a la DIPRES

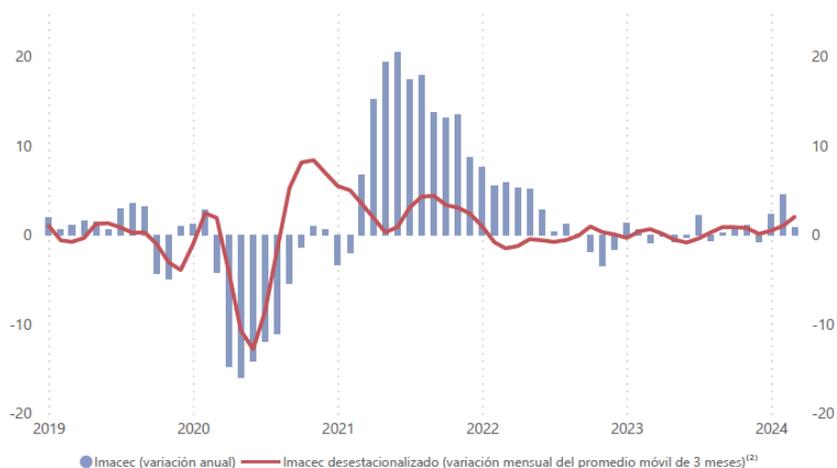


IMACEC MARZO 2024

Imacec de marzo de 2024 creció 0,8% en comparación con igual mes del año anterior (Gráfico 1).

La serie desestacionalizada disminuyó 0,7% respecto del mes precedente y creció 2,1% en doce meses. El mes registró tres días hábiles menos que marzo de 2023.

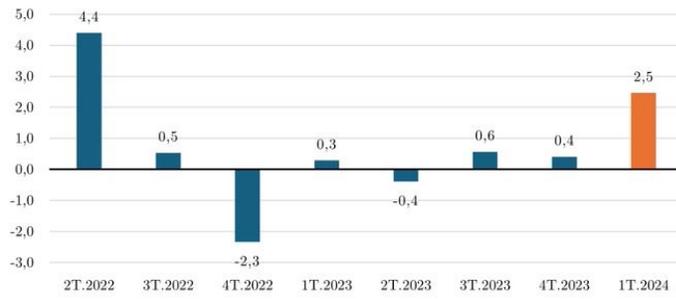
Gráfico 1: IMACEC
(tasa de variación porcentual)



En un escenario político -como ENADE- donde CPC y empresariado hablaban de “estancamiento e inmovilismo” estos números de IMACEC son un desmentido y ratifica que la economía se está recuperando y el desafío político es consolidar la recuperación económica para ciclo 2024 y 2025.

PIB primer trimestre 2024 se expandiría app 2,5% y sería la cifra mayor desde 2022

PIB
(Variación anual, porcentaje)



Primer trimestre muestra recuperación.

El desafío es consolidar este crecimiento para 2024 y 2025 y disminuir la informalidad laboral (2,6 millones de trabajadores en esa condición)

A DOS SEMANAS DE UNA COMPLEJA CUENTA PÚBLICA PRESIDENCIAL

El 1º de junio el Presidente Boric dará su 3ª cuenta presidencial al Congreso y al país. Ya después de 26 meses de gobierno no es hora de anuncios de nuevas reformas, sino que es hora de los primeros balances de las realizaciones y avances que se han concretado en este período.

Un gobierno que ha tenido demasiadas complicaciones de gestión política como fue en 2022 donde supeditó la implementación de su programa de gobierno al resultado del plebiscito constitucional que fue un fracaso para su sector, ya que 62% de la ciudadanía rechazó el Apruebo. También debió realizar un severo ajuste fiscal y de la actividad para resolver el mal manejo económico durante la pandemia y sus reformas emblemáticas como la tributaria y previsional no han sorteado la votación en el Parlamento.

Las encuestas muestran en los últimos meses altos niveles de desaprobación a la gestión presidencial y en especial a la gestión ministerial, hay una mayoría social importante que siente que el país "está estancado" tanto económicamente como socialmente, que ya se formó una opinión negativa sobre la gestión de la actual administración.

Hay una mayoría del país que vive con temor, con preocupación e incertidumbre lo que está ocurriendo, especialmente a nivel de las familias de ingresos medios y populares.

Hay una sensación predominante que ante la delincuencia, ante el crimen organizado, ante la débil recuperación de la actividad económica y del empleo que el desafío político que se tiene para el futuro -especialmente para el ciclo electoral que se viene en octubre- es que se requieren alianzas y actores políticos que se enfoquen prioritariamente en la seguridad, el combate a la migración ilegal, a mejorar la situación económica y enfrentar las bajas pensiones. Esa es la agenda que está instalada para los próximos años a la cual se le podría agregar la urgente revalorización de la educación pública, ante los problemas que se han generado con la instalación de los SLEPS y avanzar hacia un sistema de salud donde se complementen FONASA con los prestadores privados, fortaleciendo las modalidades de cobertura complementaria creadas en esta nueva ley.

Pero esos desafíos de futuro no son para un gobierno que ha ido perdiendo apoyo ciudadano, que no logró sacar adelante sus reformas y ha perdido la mayoría electoral que tuvo en algún momento en el Parlamento.

Por tanto, la Cuenta Pública del próximo 1º de junio es un desafío complejo para el gobierno, ya que debe enfocarse en que se han enfrentados los problemas que están instalados en la opinión pública.

Debe ser un planteamiento en que se privilegian los reportes sobre por ejemplo como va el proceso de reconstrucción en Viña del Mar, Quilpué, Limache para las familias afectadas por el mega incendio forestal de febrero pasado. Ya se está entrando

al invierno y a las lluvias y las familias siguen viviendo en carpas y no en viviendas transitorias.

La situación de violencia y de miedo se ha acentuado en los barrios y comunas del país, en los territorios se demanda mayor presencia policial, mejor equipamiento para Carabineros, combate al lavado de activos que se realiza en las comunas y barrios dominados por Narcos y aquí hay opiniones disimiles, sabiendo que queda mucho por hacer en materia de combate al crimen organizado.

Una reciente encuesta revela que para 55% de la población la educación pública la siguen considerando mala y es una cifra superior al 2016. En el MINEDUC insisten en seguir traspasando colegios a los SLEPS sin la debida evaluación externa e independiente que comprometió en el Senado cuando se debatió la ley de presupuesto 2024 y solo se escucha a Consejos de asesores "enamorados" del diseño de reforma que claramente no ha funcionado para mejorar la calidad de la educación pública. Tampoco hay respuestas para las múltiples situaciones de violencia escolar que están sufriendo las comunidades educativas ante la indiferencia del MINEDUC.

Uno esperaría que la Cuenta Pública se hiciera cargo de la crisis educativa de los SLEPS y propusiera una agenda de acciones pedagógicas, en materia de recuperación de infraestructura escolar y en mejoras para la convivencia escolar que iniciaran un camino transversal de un mejoramiento de la educación pública.

La economía ha presentado una recuperación de la actividad en este primer trimestre, se ha conversado con ambas mesas del Parlamento para darle prioridad a 21 proyectos de ley que impactarían en el crecimiento de la economía, eso es una buena señal; pero esperemos se concrete, pero lo vemos difícil en un ambiente político crispado y polarizado donde se descartan los acuerdos cuando es lo que más anhela la ciudadanía y donde la derecha se niega persistentemente a realizar ajustes tributarios en el 5% de mayores ingresos.

Una élite política polarizada, con una derecha que termina subordinada a la rabiosa ultraderecha, que termina haciendo lobby por las ISAPRES; puede terminar siendo un boomerang para un sector que encabeza las encuestas presidenciales; pero lo relevante es que se siga intentando construir acuerdos políticos transversales porque lo que está en juego es la calidad de nuestra democracia.

**MINUTA CAMBIOS AL PROYECTO DE LEY DE SUBSIDIO AL TRANSPORTE
PÚBLICO REGIONAL QUE SE REALIZARON EN LA COMISIÓN DE HACIENDA
DEL SENADO**

Durante el mes de abril la Comisión de Hacienda analizó el proyecto de subsidio al transporte público regional y se realizaron los siguientes cambios que complementan los consensos alcanzados en Comisión de Transporte:

1. Se incorporan nuevas obligaciones de información por parte del MTT:

(i) Se complementa la indicación trabajada en la comisión de Transportes y Telecomunicaciones que obliga al MTT a la entrega de información a ambas cámaras, a fin de que se informe sobre la situación financiera del Sistema Red.

(ii) Se establece la obligación al Panel de Expertos de la ley de subsidios que, cada dos años, realizar una evaluación técnico-económica respecto del eficiencia y eficacia del uso de los subsidios, con un foco especial en los operadores de buses. Estos resultados deberán entregarse al Ministerio de Hacienda, a las Comisiones técnicas de ambas cámaras y publicarse en la página web de la DTPM.

2. Se amplía el universo de taxis que pueden ser renovados por parte de los programas de renovación de los gobiernos regionales. Durante la tramitación en la comisión de Transportes y Telecomunicaciones se presentó una indicación por parte del Ejecutivo para facultar a los gobiernos regionales para financiar la renovación de vehículos correspondientes a taxis básicos, por vehículos cero emisiones y su infraestructura habilitante.

Sin embargo, durante la discusión en la Comisión de Hacienda se aprobó una indicación que permite que, durante seis años, los taxis básicos puedan optar a programas de renovación de vehículos a combustión tradicional. Aunque la mesa como el Ejecutivo consideraron esta indicación como inadmisibles, la indicación fue aprobada. El Ejecutivo hizo reserva de constitucionalidad.

Con todo, en la sala se presentará, por parte del Ejecutivo, una indicación que reduce este plazo de seis a tres años para la renovación de vehículos convencionales e híbridos y para toda clase de taxis, esto es, básicos, ejecutivo y turismo.

Esa sería la única indicación que presentaría el MTT y en ella faculta a los gobiernos regionales para renovar vehículos correspondientes a taxis básicos, ejecutivos y de turismo por vehículos cero emisiones. A la vez que se abriría un periodo de tres años contados desde la publicación de la ley, para que la renovación sea por vehículos convencionales y de tecnologías híbridas.

COMENTARIOS.-

Esta nueva indicación que MTT presentará en la Sala del Senado tiene la complejidad de que se crea un subsidio por 3 años para renovación de taxis básicos vía vehículos convencionales y tecnologías híbridas. Esto abre subsidio para autos convencionales de diesel y no solo electromovilidad, lo que es contradictorio con la transición energética.

Pero como desistió de presentar indicación sobre taxis colectivos de RM con cargo al espejo rural, la que quedó vigente es menos nociva que la que retiró.

TIPS PARA LA SALA
SUBSIDIO AL TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL
SENADORA XIMENA ORDENES

Nuestro país vive una compleja situación de inequidad territorial, en especial en materia de acceso al transporte público.

En la Región Metropolitana se observa un sistema de transporte público integrado entre Metro y buses de superficie, que gradualmente va ampliando su cobertura en distintas zonas de la región y va avanzando hacia buses eléctricos con alto estándares de servicio.

Este 2024 significa un subsidio público que alcanza a \$1.004 millones los que 100% son destinados a subsidiar la tarifa.

En cuanto a las regiones, sólo el 47% de los recursos del espejo están asignados a subsidiar la tarifa, producto que estos años NO se destino al transporte público.

Pero en las regiones se tiene un sistema de transporte público malo, caro para los usuarios, inseguro y antiguo.

En diversas comunas del país se han sufrido accidentes que han costado la vida de muchos chilenos y chilenas producto de la inseguridad en que se desenvuelve el sistema de transporte público en las regiones.

Esta asimetría e inequidades no puede continuar considerando la existencia de este subsidio al transporte público regional.

Sin embargo, el subsidio espejo en las regiones que alcanza a cerca de \$945.000 millones en la actualidad NO se utilizaba en financiar proyectos de modernización del transporte público en regiones.

En años pasados solo el 15% del FAR se utilizaba en transporte público y el resto financiaba la construcción de edificios municipales, CESFAM como parte del programa de "desarrollo regional" que permitía la ley.

En esta Sala en las últimas discusiones de la ley de presupuesto, de manera transversal diversos senadores solicitamos que el FAR en regiones se destinara a proyectos que mejoraran

el servicio de transporte público regional, que se eliminará la posibilidad de que el FAR se usará en proyectos de inversión regional.

Eso se logró para ley de presupuesto 2024 vía glosa en Ministerio de Transporte y FAR y se extiende hasta el año 2032 en esta ley de subsidio.

Este es un paso histórico para las regiones, porque significará tener financiamiento para desarrollar proyectos plurianuales de modernización del transporte público en las regiones, tanto a nivel urbano como también en las zonas rurales.

Esto mejorara la vida de las mayorías en nuestras regiones.

También este proyecto avanza en la modernización del transporte público menor como es el transporte vía taxis colectivos que con estos recursos podrán acceder a programas de electromovilidad.

Este proyecto contiene diversas materias que fortalecen el transporte público en las regiones vía subsidios y programas de apoyo con estos recursos -que a diferencia de años anteriores- en el futuro serán destinados a modernizar el transporte público en regiones.

Además, se autoriza la conformación de Comités Regionales de transporte público regional, integrado por seremías relacionadas con el desarrollo urbano con la participación de actores y expertos regionales, con el fin de establecer una acción coordinada en el diseño del transporte público regional.

Esta es una buena reforma al transporte público, hemos construido acuerdos políticos en la comisión de transporte que se han mantenido en la comisión de hacienda de darle prioridad a que estos recursos se utilicen en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas usuarios del transporte público, que son la mayoría en el país.

Ha sido importante que Ministro de Hacienda haya querido innovar en el destino del FAR y así apuntar a mejorar la conectividad de las mayorías que son las que utilizan cotidianamente el transporte público en regiones.

Hay desafíos pendientes como es optimizar el uso del subsidio en la región Metropolitana y expreso mi preocupación de lo incorporado en la Comisión de Hacienda de que para los taxis básicos y otros se utilizaran estos recursos en programas de renovación de vehículos "a combustión interna o de tecnologías híbridas", aunque sea por 3 años, no parece una buena señal

de cara al desafío de acelerar la transición energética a la electromovilidad.

He dicho señor Presidente

Reforma al marco autorizatorio del sector de las telecomunicaciones para 2º semestre 2024

La propuesta de modificación al marco autorizatorio del sector de las telecomunicaciones en Chile introduce cambios significativos en varios aspectos, dirigidos a regular de manera más específica y detallada el funcionamiento eficiente del sector, el acceso y uso del espectro radioeléctrico, y la gestión de infraestructuras, entre otros. A continuación, se resumen las modificaciones que serán propuestas a contar del segundo semestre del presente año cuando se materialice en el PL:

1. **Regulación y Acceso a las Telecomunicaciones:** Se enfatiza el libre y equitativo acceso a las telecomunicaciones para todos los habitantes de la República, estableciendo que la provisión de servicios requerirá autorizaciones, concesiones, o licencias, dependiendo de si utilizan espectro radioeléctrico asignado.
2. **Gestión del Espectro Radioeléctrico:** Se detallan criterios técnicos para la gestión efectiva y eficiente del espectro, incluyendo la evaluación de su uso, criterios para la renovación de concesiones y licencias, y la definición de tipos de espectro (uso libre, licenciado de uso común, concesionado para radiodifusión, etc.).
3. **Duración y Renovación de Concesiones y Licencias:** Se establecen periodos de vigencia específicos para distintos tipos de concesiones y licencias, así como

condiciones para su renovación, enfocándose en el cumplimiento de objetivos de cobertura y calidad de servicio.

4. Registro Nacional de Telecomunicaciones: Se introduce un Registro Nacional de Telecomunicaciones para la prestación de servicios, que incluye requisitos y procedimientos para el registro, modificación, y cancelación de los servicios de telecomunicaciones.

5. Despliegue de Infraestructura: Se detallan principios y requisitos para el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones, incluyendo la autorización por parte de la Subsecretaría, y se fomenta la compartición de infraestructura para eficientar el uso de recursos y reducir el impacto ambiental.

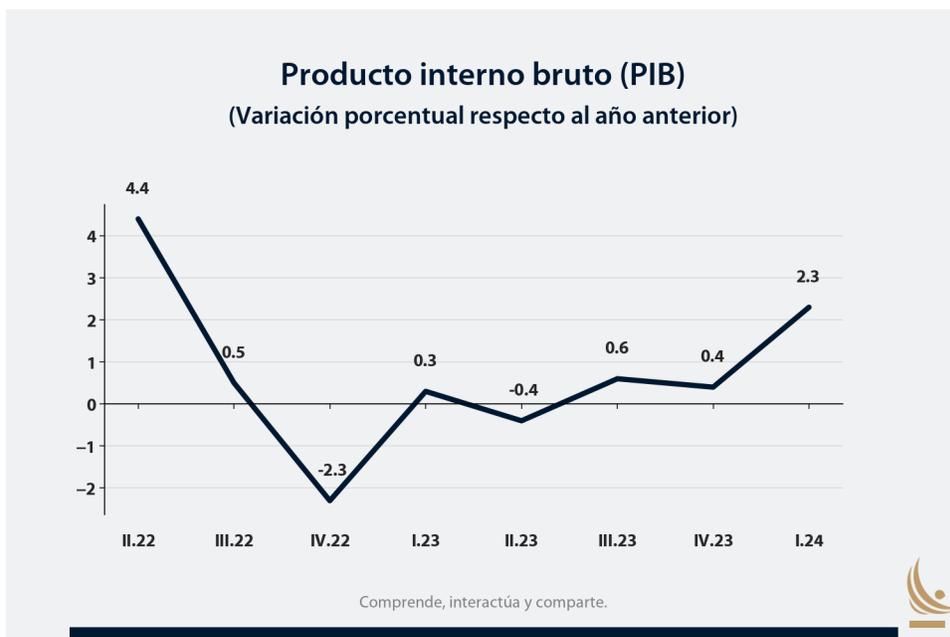
6. Intercambio de Tráfico y Coordinación de Obras Civiles: Se establecen obligaciones para operadores relevantes en cuanto al intercambio de tráfico y la coordinación en la ejecución de obras civiles, promoviendo una competencia efectiva y la eficiencia en el uso de la infraestructura.

7. Solicitud y Provisión de Información: La Subsecretaría de Telecomunicaciones tendrá la potestad de requerir información a las entidades del sector para el cumplimiento de sus funciones, estableciendo obligaciones claras para la generación, recolección, y entrega de dicha información.

Estas modificaciones propuestas buscan modernizar y adaptar el marco regulatorio a las necesidades

actuales y futuras del sector de las telecomunicaciones en Chile, con un enfoque en la eficiencia, transparencia, y equidad en el acceso a los servicios de telecomunicaciones.

LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN PRIMER TRIMESTRE 2024 CRECIO 2,3%



El Banco Central de Chile publicó el Informe de Cuentas Nacionales de Chile al primer trimestre 2024, donde señala que la actividad económica presentó un crecimiento de 2,3% con respecto al año anterior.

La demanda interna tuvo una evolución creciente 2,0% respecto de igual periodo del año anterior.



Por su parte, las exportaciones y las importaciones de bienes y servicios exhibieron incrementos, con un efecto neto al alza en el crecimiento del PIB. Respecto al trimestre anterior, cifras con ajuste estacional dieron cuenta de una aceleración de 1,9% en la actividad económica.

Desde la perspectiva del origen, gran parte de las actividades exhibieron cifras positivas; minería, EGA2 / y transporte presentaron las mayores incidencias al alza. En tanto, los servicios empresariales, la pesca y la construcción cayeron. En términos desestacionalizados, la aceleración del PIB se sustentó en las actividades de minería, comercio, transporte y servicios empresariales

El consumo de gobierno también contribuyó al resultado (4,3%), en línea con un incremento en los servicios de salud.

REPORTE REUNIÓN GREMIOS VTF CON DIPRES Y SUBSECRETARÍA EDUCACIÓN PARVULARIA

En reunión anterior gremios aceptaron metodología gubernamental de reunirse cada 2 meses y durante este año ha habido una reunión sobre temas de la mesa de homologación, ya que la de enero se centró solo en temas del reajuste salarial 2024.

En esta reunión DIPRES presentó una propuesta de parámetros remuneracionales que considera la ley 20.905.

En síntesis, la propuesta DIPRES de incremento del 2% por sobre reajuste 2024 del 4,3% generó insatisfacción en dirigentas VTF.

La propuesta está distante de empezar a cerrar la brecha de 12% que calcula DIPRES entre VTF y JUNJI.

Además, se les informó que Decreto con esa propuesta estaba listo para la firma de los Ministros y que era casi un ultimátum.

La reunión entonces giró sobre la molestia de la dirigencia, que se consideraran otras alternativas como extender compromiso para presupuestos 2025 y 2026 y que gobierno hiciera una nueva oferta y postergara firma del Decreto. Gremios enviaron documento que adjunto a Gobierno (ver anexo)

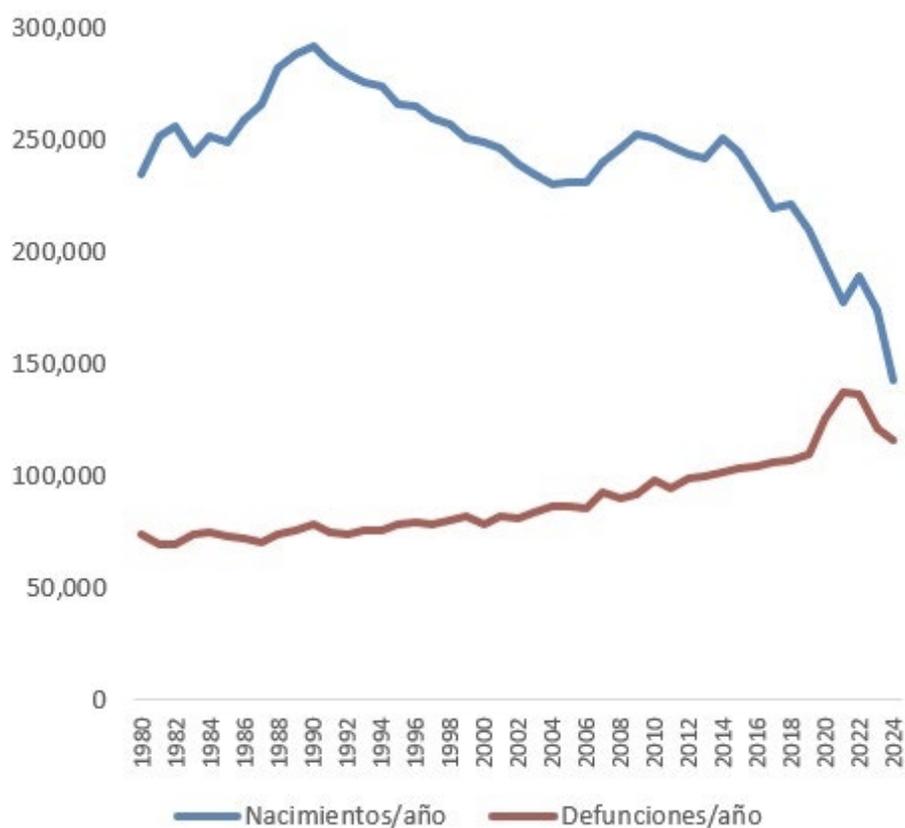
Posteriormente les sugerí hacer una reunión de las dirigentas con los 3 senadores garantes, ojalá en Presidencia del Senado, para que se respaldará petición de nueva reunión y nueva oferta del Ejecutivo.

Ellas están disponibles para esa reunión jueves o viernes antes de inicio de la Sala (ayer conversé con asesor de senador García para que se hiciera en la Presidencia y quedó de confirmar).

Sería ideal que le pidieras también esa reunión para jueves o viernes de semana próxima para tipo 15,30 h (previo a la Sala).

A Subsecretaría Educación Parvularia le incomoda la presión de senadores/as y así lo hizo ver el miércoles en la reunión, pero lo ocurrido revela que las aprensiones sobre que la Mesa NO estaba generando consensos eran ciertas.

BRUTAL CAÍDA DE TASAS DE NATALIDAD



Hay una muy baja tasa de natalidad. Esta última es en Chile de 1,3 hijos por mujer (lejos del 2,1 necesario para reemplazo poblacional), y la cifra podría ser aún peor para marzo de este año. Es una preocupación grave y global: el Economist dedicó gran cobertura esta semana a analizar la "baby crisis".

Un tsunami demográfico nos pasa por encima y no nos hemos dado ni cuenta. El 2023 cerró con la menor cantidad de nacimientos en una década: en 2014 hubo 251.011 nacimientos, y en 2023, solo 173.920 (Registro Civil). La población de Chile crece

aproximadamente seis veces más lento de lo que lo venía haciendo en los últimos 30 años,

Se requiere enfrentar esta crisis demográfica. Se requiere tener una política pública que enfrente esto.

Porque convengamos que sin niños y niñas simplemente no hay futuro.

LOS AUTOGOLES DE LA PREVIA A LA CUENTA PÚBLICA

La Moneda decidió "filtrar" una minuta sobre su tesis de "la estabilización" del país como base de su relato del sábado 1º junio en su Cuenta Pública.

Pareciera que no habrá espacio a la autocrítica sobre las demoras y retrasos en la gestión como ocurre con el Plan de Reconstrucción para las 17.000 familias afectadas por los incendios forestales de febrero pasado que lleva sólo 6% de ejecución o sobre el deterioro de la educación pública por las fallas ocurridas en la implementación de los SLEPs o el aumento de los homicidios o la baja efectividad legislativa, ya que solo se han legislado 3 leyes de las 17 anunciadas hace un año en la Cuenta Pública 2023.

Tampoco habrá espacio para reconocer el **nulo avance en reparar la deuda histórica con las profesoras y profesores generada en dictadura y que tampoco se haya avanzado en un acuerdo con el gremio docente para "abordar ya las situaciones más urgentes o explicar el entrampamiento de las iniciativas tendientes hacia una mayor descentralización regional con el proyecto Regiones Más Fuertes o el nulo avance en tramitar una**

iniciativa clave para las empresas PYMES como es el proyecto que perfecciona ley de pago a 30 días.

Es de esperar como dice la vocera "que no habrán grandes anuncios"; porque en realidad lo que espera la mayoría ciudadana después de 26 meses de gobierno es que haya un balance de lo realizado -que pareciera poco: ley rebaja jornada a 40 horas, Ingreso Mínimo de \$500.000-, reconocer retrasos y proponer nuevos timing para lo que está atrasado y desde ahí proyectar una agenda gubernamental realista y acotada para estos últimos meses.

Pero eso también se ha ido diluyendo por el autogol de la condonación CAE. Esto revelo una profunda crisis en la coalición oficialista donde sector socialdemócrata cuestionó este "ofertón electoral", que pareciera destinado a apoyar al frente amplismo, pero que solo es apoyado por un 25% de la población y donde la mayoría -56% según Cadem- propone que de haber más recursos estos se destinen a mejorar la calidad de la educación.

Condonar CAE es una medida cara (US\$ 11.900 millones), injusta ya que 50% ha seguido pagando el crédito y regresiva ya que la mayoría de los deudores provienen

de hogares de altos ingresos. Una medida así carece de financiamiento fiscal y de existir esa posibilidad, pareciera que la mayoría preferiría gastarlo en programas de seguridad o en otros fines de mayor impacto social.

La movilización frente amplista pro condonación CAE revela que sus políticas son elitistas, focalizadas en ambientes militantes y no apunta a mejorar la vida de las familias de ingresos medios y vulnerables que quieren vivir en un Chile más Seguro, donde haya una economía que genere más empleos y que las mayorías accedan a una educación y salud de calidad.

Eso no lo está generando este gobierno, lo que explica sus bajos niveles de aprobación en sectores medios y populares.

Y ahora el frenteamplismo promueve el culto a la personalidad, al denunciar un "anti gabrielismo" de la derecha, buscando victimizarse y no percibir que el malestar social, especialmente en sectores medios y populares, se genera por una acción gubernamental mediocre que no ha reinstalado la seguridad en los barrios, donde las familias deben encerrarse desde las 7 de la tarde para evitar las acciones delictuales en los barrios; que la incipiente reactivación económica

no logra generar el mismo nivel de empleos que en la prepandemia -hay un déficit de 190.000 empleos y ha crecido en demasiado la informalidad laboral llegando al 28%-; que ahora ante la influencia tanto la comunicación de riesgo como el plan de vacunación han andado lenta en la red pública de salud y que la educación pública -tanto SLEPS como educación municipal- sigue viviendo su deterioro expresado en alto nivel de violencia en la convivencia escolar -ahora en Lota-, baja calidad educativa y menor asistencia escolar.

Incluso lo que podía ser una buena noticia como la alianza público-privada entre CODELCO y SQM para ampliar la producción de litio en Salar de Atacama y así aumentar los ingresos fiscales en el futuro, termina siendo criticada porque el gobierno no ha sido claro en acceder a la petición política transversal de renovar la exclusión de familia Ponce Lerou de la administración y gestión de esa nueva empresa público-privada que liderara la producción mundial de litio, uno de los minerales más demandados mundialmente en esta economía que vive la transición energética.

Las minutas y las cuñas no cambian la realidad política, lo que importa es la gestión, es la capacidad

de articular y sumar en torno a buenas políticas que la gente sienta que mejoran su calidad de vida. Eso no pasa con este gobierno donde solo predominan los autogoles y los errores no forzados.

VOTACIÓN EN GENERAL LEY DE CABOTAJE

Senadora XIMENA ORDENES

En esta Comisión en 2º trámite constitucional hemos escuchado a diversos actores del sector, más de 30 opiniones en 7 sesiones de la Comisión de Transporte sobre el proyecto de ley que ya modificó la Cámara de Diputados en primer trámite constitucional.

Diversas preocupaciones expresaron algunos actores sobre los impactos laborales que tenían de la versión inicial presentada por el Ejecutivo, creemos que ellas han sido resueltas por las indicaciones presentadas en la Cámara de Diputados y que han tenido pocas observaciones en estas audiencias.

Las otras preocupaciones sobre impacto de este proyecto en la seguridad nacional han sido despegadas por la Ministra de Defensa.

Además, en esta Comisión hemos escuchado diversas ideas y propuestas para mejorar y perfeccionar este proyecto desde la perspectiva del impacto en productividad y competitividad país, de como incrementamos la carga transportada vía esta modalidad de transporte marítimo, que puede tener ventajas por

el impacto ambiental estimado como las ganancias que pueden tenerse por una mayor reducción de tarifas que debiera generar este proyecto.

Escuchamos a actores económicos que tienen expectativas sobre el impacto positivo de esta iniciativa.

Espero que aprobemos en general, aquí en la Comisión como en la Sala, para después centrar la generación de indicaciones con el Ejecutivo vía una mesa técnica con los asesores en aquellos temas que tengamos acuerdo.

Esperando en lo personal que la discusión en particular nos permita avanzar en que este proyecto tenga mayor impacto en recuperar la productividad de nuestro transporte marítimo tanto de carga como el turístico.

Voto a favor en general

MINUTA ASPECTOS LABORALES PDL CABOTAJE, EN 2º TRÁMITE CONSTITUCIONAL

1. El proyecto que está en Comisión de Transporte no modifica el código del trabajo ni normas laborales.

a. La propuesta no altera ninguna norma del estatuto laboral que contempla del Código del Trabajo para la gente de mar. Tampoco altera alguna ley laboral fuera del Código del Trabajo que guarde relación o tenga impacto con los trabajadores de la marina mercante. El derecho laboral de la gente de mar queda tal cual rige hoy.

b. El proyecto solo aborda la modificación de normas relativas a la navegación y transporte de carga vía marítima con el objeto de hacer más competitiva una industria estancada y así fomentar la creación de nuevas empresas y empleo.

2. Este proyecto mantiene el cabotaje cerrado, por lo que se mantiene régimen actual de reserva de cabotaje con excepciones.

El potencial riesgo laboral cabía en un escenario de apertura total del cabotaje, como proponía el proyecto presentado por el anterior Ejecutivo. Sin embargo, **este proyecto mantiene el cabotaje cerrado**, por lo que navieras extranjeras no podrán operar permanentemente en Chile, sino que solo de manera acotada y por periodos determinados, mediante el uso de excepciones (que son autorizadas por MTT y Directemar).

3. A diferencia del proyecto de ley del gobierno anterior, se mantiene el 100% de tripulación chilena.

Se mantiene la norma que exige que para tener bandera nacional el 100% de la tripulación y oficialidad debe ser chilena (artículo 14 de la ley de navegación). Lo anterior a diferencia del proyecto original que asimilaba la norma al código del trabajo, es decir, buscaba permitir hasta un 15% de trabajadores extranjeros.

4. Es más, el proyecto fomenta el empleo ya que busca que se creen nuevas empresas navieras chilenas, las que deberán contratar 100% de tripulación chilena.

El proyecto elimina las restricciones para que empresas con capitales extranjeros puedan constituirse como empresas navieras chilenas. Al permitir que se puedan constituir empresas chilenas, **se crearán nuevos puestos de trabajo para la marina mercante**, porque estas naves deberán operar con bandera chilena, y por lo tanto, van a tener que contratar tripulación 100% chilena y bajo legislación laboral chilena.

POR ESO NO TIENE SENTIDO QUE PROYECTO LO VEA COMISIÓN DE TRABAJO DEL SENADO Y COMO PRESIDENTA DE COMISIÓN DE TRANSPORTE CONSIDERO QUE ESE PASÓ SOLO RALENTIZA LA TRAMITACIÓN DE UN PROYECTO QUE ES IMPORTANTE PARA DAR SEÑALES DE QUE NOS IMPORTA SEGUIR MEJORANDO LA PRODUCTIVIDAD DEL PAÍS