

Twitter @DiarioConce

j condeza neuber@jorgecondezan

"Es muy bajo el nivel de la discusión en la región. En 3 años no han logrado ponerse de acuerdo sobre indicadores de reconstrucción".

Nicolás Hauri @nicolas_hauri

"Presidenta anuncia Biotrén a Coronel. Cuánto costaba haberlo hecho antes... mucho menos que una sola estación del Metro en Santiago".

SalvadorS @S_Schwartzmann

"En Brasil dicen que Huachipato lleva pocos hinchas al Estadio CAP, en Talcahuano, y que no serán presión para el Fluminense".

CARTAS

Alza combustible

Señor director:

El alza semanal del diésel, siempre superpuesta a otra de la anterior, impide fijar tarifas regulares y saber a qué atenerse desde el punto de vista comercial con los clientes.

A este gobierno y los precedentes se les ha dicho que la o las fórmulas propuestas para estabilizar el precio del combustible han sido insuficientes; y muy particularmente la última inventada por el Ministerio de Hacienda, el Sipro, que no ha funcionado porque abrigaba una trampa: operar cuando por evento, el alza superara el 12%.

Como tal, pareciera no haber sido concebido como instrumento estabilizador, sino, más bien, como un placebo para calmar algún "deseo grosero" de los perjudicados por los precios excesivos y erráticos. Por tanto, hoy no queda más que arrepentirse de haberle creído al Ministro de Hacienda que aquella fórmula falaz cumpliría un rol estabilizador.

Sobre el tema de los combustibles, hace dos años un articulista de un diario capitalino señaló: "Observo la protesta de los colectivos por el precio de la gasolina, recuerdo los costos de refinación de Enap escandalosamente más altos que aquellos internacionales y que sirven a grandes importadores privados de gasolina para obtener pingües ganancias que pagamos todos".

Otros sugieren que Enap debe transparentar el mecanismo utilizado para configurar precios, eliminarse el impuesto específico o reducir su tasa y que lo paguen todos los consumidores.

A mi juicio, en lo que respecta a la refinación estatal, petición inútil, porque dado los millardos de dólares perdidos en la última década, debe estar intentando por todos los medios posibles resarcirse. Sin embargo, también muy importante es el papel monopólico que juega en la fijación del precio en sí, porque tal valor se transforma en referente de las compañías que importan diversos combustibles refinados; los que, finalmente, se terminan vendiendo a público de acuerdo al patrón establecido por Enap.

Al respecto, resulta legítimo preguntarse: ¿Y por qué en vez de comprar a la empresa estatal, las distribuidoras mayoristas importan? ¿No será que lo hacen porque traer refinado les sale más barato? Si así lo fuera, el tema es grosso. El Estado estaría menoscabando - mejor dicho, castigando pecuniariamente - a sus ciudadanos en beneficio de las grandes distribuidoras privadas. De eso, sí, la ciudadanía merece una respuesta aclaratoria; así como, si es o no negocio refinar dado que el

El valor del permiso de circulación

Señor director:

Se acerca marzo y con él los habituales gastos de esta época del año, entre ellos el permiso de circulación. Al respecto, vale consignar que en Chile a medida que el vehículo es más costoso debe pagar un permiso más caro, a diferencia de Japón, donde se considera que los vehículos más antiguos deben cancelar permisos más altos, ya que suponen una contaminación mayor.

Pero, ¿cómo se determina el valor? El valor del permiso de circulación, cuya primera cuota vence el 31 de marzo, está estipulado en el Decreto Ley N°3.063 de 1979 sobre Rentas Municipales, donde se establece una escala porcentual progresiva sobre el precio corriente de los vehículos y automóviles particulares, valores que cada año fija el Servicio de Impuestos Internos.

Esta escala parte en el 1% de la

tasación del vehículo para aquellos cuyo valor es inferior a 60 UTM (unos 2.400.000 pesos) y puede llegar a 4,5% para aquellos vehículos que superan las 400 UTM (16 millones de pesos). Para efectos de cálculo, se considera la UTM vigente al mes de enero de cada año. Además, se establece que el valor del permiso de circulación no podrá ser inferior a media UTM, es decir, unos veinte mil pesos.

El permiso de circulación se considera un impuesto que cada año pagan los vehículos por circular "legalmente" por las calles, y se cancela a los municipios hasta en dos cuotas que vencen en marzo y agosto de cada año. Si el vehículo es nuevo, debe cancelar el valor del permiso de circulación sólo en una cuota.

Karín Bravo Fray
Académica Ingeniería Comercial
Universidad San Sebastián

país no posee yacimientos propios y debe adquirir el crudo en el extranjero. Más aún, si los volúmenes a consumir de diésel crecen y crecen en la gran minería, la generación eléctrica, la industria y el transporte; algo muy complicado, luego que, al arrojar cada barril refinado sólo un 20% de diésel, Chile hoy es excedentario en gasolinas que debe liquidar en el mercado internacional; volumen subvencionado, cargado al precio de los consumidores internos.

Pero todavía hay un asunto más que nebuloso: sus precios actuales resultan equivalentes a la época en que el dólar valía \$700 y el barril de crudo US\$140, y eso es inaceptable. Como también lo es que aquellas empresas a quienes la ley original del IE les brindó la posibilidad de rebajarle en el 100%, las que supuestamente no circularían con sus vehículos por carretera, sí lo hagan con máquinas propias o de terceros, distorsionando el mercado del flete vía fraude al fisco. Y algo peor, y que sucede en nuestra región, precisamente donde está refinación de Enap, y es que el diésel es vendido a público hasta \$50 más caro que en Santiago.

En fin, el tema del diésel, para los transportistas aún merece un comentario más: las alzas, en la prácti-

ca, son una fábrica de IPC y de UF crecientes; o sea, representan una forma directa pero velada de expropiación financiera a los ciudadanos.

Así las cosas, y para no seguir expulsando de su rubro a Pymes del transporte que ya no pueden solventar los costos de explotación de su negocio, ni expropiando salarios obtenidos en pesos a quienes contraen deudas en el sistema financiero, ya es urgente, que el tema del diésel sea abordado por el gobierno bajo el criterio de política permanente del Estado.

Nelson Vergara Bórquez
Director Confederación de
Dueños de Camiones de Chile

Memorial 27/F

Señor director:

Con estupor leo en la prensa el monto de la inversión en el Memorial del 27/F que se está levantando en la Costanera de Concepción, que asciende a 19 mil 68 millones de pesos. El hecho de su construcción, por modesto que hubiese sido, ya es cuestionable en un país como el nuestro, que cada cierto tiempo es azotado ferozmente por la naturaleza. Si por cada catástro-

fe levantamos un memorial entonces faltaría espacio.

La gran mayoría de la ciudadanía, inconsciente e impotente frente a estas decisiones, lo único que anhela es olvidar este desgraciado terremoto y la mejor forma de levantarse y reconstruirse, material y psicológicamente, es trabajando para recuperar hogares y fuentes laborales.

Gastar esta cifra en este símbolo (porque hablar de inversión me parece un ridículo), cuando a tres años del terremoto aún hay chilenos que lo perdieron todo y aún viven en mediaguas me parece, por decir lo menos, una inmoralidad y falta de criterio y respeto por la región.

¿Alguna autoridad podrá explicarnos el valor que agrega para la región este memorial? Si la respuesta tiene algún grado de justificación, alguien podrá explicar entonces, con justificados argumentos, si su construcción tiene prioridad sobre temas tan urgentes como vivienda, educación, obras viales, cesantía, etc., materias en las cuales nuestra región posee uno de los peores índices.

Cuando los recursos son escasos y las necesidades son múltiples y variadas, hay que ser inteligentes para priorizar. No cabe duda alguna que 40 millones de dólares podrían haber tenido un mejor destino.

Pedro Vergara

Caso Jiménez

Señor director:

Me reconozco optimista e ingenio, a pesar de eso, debo reconocer que es bastante poco lógica la respuesta de la PDI acerca de una "bala loca" que supuestamente mató al dirigente sindical Juan Pablo Jiménez. Lo único loco es el poco contenido de la hipótesis planteada por la policía. Verdad y Justicia para Juan Pablo Jiménez.

René Betanzo Gómez

Tacos en San Pedro

Señor director:

El caos vital en San Pedro de la Paz parece ser un problema sin fin. Si hasta en verano había tacos a las 8 de la mañana y 5 de la tarde, situación que se intensificará cuando el próximo lunes 4 de marzo, miles de alumnos vuelvan a sus colegios y universidades. ¿Y alguien ha realizado algo para que se terminen? Nadie. Al parecer será otro año más, en el cual las personas de Lota, Coronel y San Pedro tendrán que sufrir con la saturación de las vías y de aquella manera llegar tarde a sus establecimientos o empleos.

Luis Alejandro Escares

ENFOQUE



EDUARDO ANDRADE RIVAS
Profesor Facultad de Derecho
Universidad del Desarrollo

De vacaciones, clases y latas

Algo muy curioso sucede con las calendarizaciones de clases de la enseñanza básica y media en Chile. Quienes tengan buena memoria recordarán que hace poco más de 20 años atrás la duración del año escolar y la de las jornadas diarias de clases eran significativamente menor.

Dos semanas atrás vimos colegios que programaron el inicio de sus clases para el lunes 18 de febrero; A todas luces un exceso! Con el añadido de que varios de ellos mantienen el régimen de jornada escolar completa, es decir, la jornada "larga" de día entero. Y pocos parecen inmutarse, como no sean los pobres escolares, que deben finalizar prematuramente su descanso de verano para vestir el sofocante uniforme y asistir a unas nada motivadoras clases, mientras otros disfrutan de la playa.

Algunos justifican esta "inflación" de clases pues así "mejoraría la calidad del aprendizaje". La jornada larga a diario y el año escolar interminable serían el mejor camino para lograrlo. Se me permitirá disentir. Soy testigo exactamente de lo contrario.

Por más de dos décadas he tenido el honor y la responsabilidad de hacer clases a jóvenes que entran al primer año de la Universidad. Digo que la clase "se hace", pues es una actividad en que tanto el profesor como los alumnos colaboran. Y por ello puedo afirmar cómo año a año la tarea resulta más pesada, pues las herramientas intelectuales con las que los alumnos ingresan a la dura vida de la educación superior son cada vez más precarias.

Es penoso contemplar a personas de mente inquieta, de innegable talento, pero que deben cargar con la pesada mochila de una paupérrima formación, de la que no escapan ni siquiera por completo los que provienen de la educación particular pagada. Así, la pregunta obvia es: ¿de qué han servido las extenuantes sesiones de clases y años escolares interminables? Bueno, pues al parecer de nada, o de muy poco.

Si hemos de ver el panorama internacional, resulta que tenemos en más días de clases que EEUU, o Japón y nuestras jornadas diarias son también superiores. La diferencia es que en menos tiempo ellos logran mejores resultados, pues la jornada se aprovecha intensamente por profesores y alumnos, quienes se someten a una disciplina rigurosa de trabajo. Y así pueden disfrutar de tres meses de vacaciones de verano o más y de muchas horas al día de tiempo libre, como era en el Chile de hace años y que gozaba de una educación mucho mejor.

Menos clases y más trabajo, menos lata y más fruto. Por ahí va el camino. Y por un inicio de clases el 11 de marzo. ¡Carpe Diem!