

ARCHIVO

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
GABINETE DEL MINISTRO
CHILE

ORD. N°

436

REPUBLICA DE CHILE			
PRESIDENCIA			
MINISTERIO Y ARCHIVO			
IMP	94/2801		
A	14 FEB 94		
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	P.C.A.	<input type="checkbox"/>
G.B.E.	<input type="checkbox"/>	M.L.P.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	E.D.E.C.	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

ANT.: Carta del 17 de Enero de 1994, de Alcalde de Ovalle Sr. Sergio Peralta M.

MAT.: Plaza de Peaje en la localidad de Socos IV Región.

SANTIAGO, 10 FEB 1994

DE: **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS**

A : **SR. SERGIO PERALTA MORALES**
ALCALDE Y PRESIDENTE CONCEJO COMUNA DE OVALLE

Acuso recibo de su carta de la Referencia, enviada a diversas autoridades, donde plantea su oposición a la creación de la Plaza de Peaje Socos. Respecto al tema, le comunico lo siguiente, que incluye parte importante de la carta enviada al Honorable Diputado, Sr. Eugenio Munizaga respecto de la misma materia :

1. La política vial a nivel nacional tiene y ha tenido como uno de sus objetivos prioritarios aumentar el nivel de inversión para disminuir el déficit de infraestructura existente en Chile, cuyo costo lo sufrimos a diario expresado en altos tiempos de viaje, congestión en las ciudades, daños a los productos transportados, daños por alta tasa de accidentes y otros. La inversión vial, que el actual gobierno ha incrementado desde \$ 86.570 millones en 1990 a \$ 166.243 millones para 1994 (92% de aumento), requiere de un financiamiento eficiente que combine el aporte fiscal, los peajes y la participación privada. Esta última, a su vez, también necesita de un sistema tarifario razonable y estable para inversiones de largo plazo de maduración y recuperación.
2. El mayor financiamiento requerido, especialmente para la IV Región como le detallo más adelante, debe provenir principalmente de tarifas o peajes y no de una mayor recaudación tributaria, ya que ello es más eficiente y más equitativo. Más eficiente en lo económico ya que el usuario paga en relación al beneficio que percibe de una mejor infraestructura haciendo un uso conveniente de ella y más equitativo porque pagan quienes usan y en proporción a los costos que ocasionan.

Sostener que una mayor inversión vial puede financiarse sin su correspondiente tarificación o aumento de recaudación tributaria carece de realismo y por consiguiente constituye una demagogia muy peligrosa para la solución del problema de la infraestructura nacional, acerca del cual deberíamos estar todos empeñados.

El país en sus estamentos técnicos y políticos ha realizado un largo y profundo estudio de estos temas y hoy día existe un amplio consenso en otorgarle a la tarificación vial un rol protagónico en las políticas de financiamiento vial, que finalmente conduzcan a dotar

a Chile de la infraestructura que requiere para su desarrollo.

3. La inversión vial en la IV Región ha sido incrementada en un 105 % entre 1990 y 1994, desde \$ 3.118 millones en 1990 a \$ 6.390 millones en 1994. Ello se ha realizado sin recaudación de peajes regional, lo que evidentemente constituye una situación anormal e injusta en comparación al financiamiento de otras regiones como asimismo en relación al correspondiente de la IV Región. Para ilustrar lo afirmado le agrego el Cuadro siguiente donde puede apreciar la situación de financiamiento de la IV Región comparada con la Metropolitana, la Quinta, la Octava y el nivel nacional.

	Inversión Vial				P.G.B	Recaudación Peajes		
	1993		1994			1993		% sobre inv.reg.
	(MM\$)	%	(MM\$)	%		(MM\$)	%	
IV Región	4.645	3.9	6.390	4.5	2.0	0	0.0	0.0
V Región	9.911	8.3	13.460	9.5	10.0	5.765	15.3	58.2
R. Metropolitana	9.964	8.3	17.386	12.2	43.0	14.471	49.8	145.2
VIII Región	21.600	18.1	24.237	17.0	9.0	4.442	19.8	20.6
Total Nacional	139.106	100.0	166.243	100.0	100.0	29.084	100.0	20.9

De las cifras expuestas quisiera remarcar, además, la alta participación de la inversión vial de la IV Región respecto de su tamaño económico medido por el PGB regional, como el hecho de no tener recaudación de peaje que aporte al financiamiento de la inversión regional.

4. El catastro de proyectos de inversión en vialidad para la IV Región, existente hoy en el MOP, considera inversiones por \$ 51.981 millones a ser ejecutados en los próximos años, lo que significa necesidad de nuevos incrementos de inversión y financiamiento para los años futuros respecto de lo invertido en el período 1990-1993. Dentro de él tienen especial importancia para el desarrollo turístico y productivo regional proyectos tales como :

Solución del paso de la Ruta 5 por Coquimbo y La Serena que disminuyan la congestión actual en períodos de alta y permita un mejor desarrollo inmobiliario de las zonas con frente a las playas (Herradura, Peñuelas, Serena Norte, etc); mejoramiento de la Ruta 5 al Norte de Los Vilos (Tongoy-La Herradura, Puente Amolanas, Illapel-Amolanas, Cuesta Buenos Aires, etc); pavimentación de caminos en los valles que permitan el aumento de la productividad agrícola hacia la exportación, en particular aquellos del Valle del Río Límari; los programas de conservación de las redes comunales y otros.

El financiamiento de estos programas considera una mayor recaudación de peajes, un mayor aporte estatal y un programa de concesiones, donde el Peaje de Socos es un elemento importante y necesario. No disponer de él produciría una disminución de la inversión regional mayor a su recaudación proyectada, ya que una decisión de este tipo obliga a reformular la política de financiamiento y desincentiva al sector privado a invertir en infraestructura. El resultado final de una política de esta naturaleza es menos

infraestructura, mayores costos de transporte, pérdida de competitividad de la región y del país e imposibilidad de realizar o al menos postergar largamente los proyectos programados para la IV Región.

El gobierno está preocupado de la creciente congestión que se está verificando en los balnearios y ciudades de la Cuarta Región producto del fuerte aumento del turismo y la inversión inmobiliaria, lo cual genera significativos requerimientos de infraestructura vial y de otros tipos indispensables para mantener la competitividad regional e impedir un proceso de deterioro de la calidad de la oferta turística y productiva, tema que debiera ser de la máxima prioridad de las autoridades regionales. Resulta evidente que una estrategia basada en mantener e incrementar los atributos turísticos y productivos de la Cuarta Región debe contener un programa de inversión vial adecuadamente financiado, donde una recaudación de peaje es necesaria. De esta forma los turistas hacen su aporte al desarrollo vial, situación que no se logra con un financiamiento de origen tributario, y le aporta equidad a este financiamiento.

5. Los costos de transporte a y desde la IV Región son menores con Peaje de Socos que sin él. En efecto, los mejoramientos viales urbanos e interurbanos que se realizarán con los recursos recaudados, generarán ahorros de costos y beneficios percibidos por los usuarios (menores tiempos de viaje a y desde la IV Región, menores consumos de combustible, menores daños a los productos transportados, menos accidentes, etc) muy superiores al peaje cobrado, produciendo un ahorro neto del costo de transporte.

6. Adicionalmente y a modo ilustrativo le agrego una comparación del costo de peaje, el cual es sólo una componente del costo total de viaje, para desplazamientos desde Santiago a otras ciudades importantes del país.

Costo Promedio Peaje: Vehículo Liviano (1)			
	(Kms)	Costo Peaje	Costo por Km.
		(\$/Viaje)	(\$/km)
Stgo.- Valparaíso	119	1.450	12.2
Stgo.- Talca	253	1.450	5.7
Stgo.- San Antonio	110	1.450	13.2
Stgo.- Concepción	513	4.350	8.5
Stgo.- Temuco	677	2.900	4.3
Stgo.- La Serena	472	1.450	3.1

(1): Costo promedio semana - fin semana.

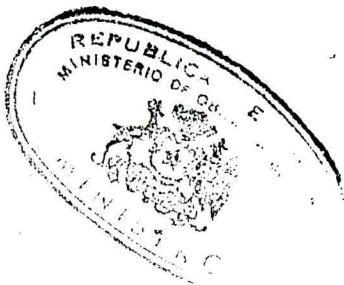
Del cuadro anterior es fácil concluir la situación de privilegio que actualmente presenta

La Serena, e incluso Ovalle, con respecto al costo de peaje en comparación con otras ciudades importantes del país, como asimismo la racionalidad y equidad de colocar un nuevo peaje en Socos, dentro de una política de aumentar la recaudación nacional de peajes para financiar mayores inversiones en vialidad, tal como el país y la IV Región requieren.

7. Respecto a los efectos locales de aislamiento, nuestros análisis nos indican que la ubicación escogida en Socos minimiza este tipo de problemas, en una perspectiva global de la Cuarta Región. Sin perjuicio de lo anterior, debo destacarle que la ubicación definitiva será decidida luego de un estudio de micro-localización, el cual considerará las ubicaciones alternativas propuestas por Ud. en su carta.

En consideración a lo expuesto, le expreso el decidido apoyo de este Ministerio a la creación de la Plaza de Peaje de Socos, como un elemento que ayudará a financiar un programa de inversión vial para la IV Región, que a su vez potenciará la competitividad productiva y turística de ella, disminuirá los costos totales de transporte y ayudará al desarrollo económico regional.

Saluda atentamente a Ud.,



CARLOS HURTADO RUIZ TAGLE
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUCION:

- H. Senador Ricardo Hormazabal Sánchez, IV Región.
- H. Senador Alberto Cooper Valencia, IV Región.
- H. Diputado Joaquín Palma Irarrazaval, IV Región.
- H. Diputado Eugenio Munizaga Rodríguez, IV Región.
- H. Diputado Jorge Pizarro Soto, IV Región.
- H. Diputado Jorge Morales Adriasola, IV Región.
- H. Diputado Julio Rojas Astorga, IV Región.
- H. Diputado Víctor Rebolledo González, IV Región.
- Sr. Intendente IV Región.
- Sr. Sergio Peralta Morales, Alcalde de Ovalle.
- Sr. Alcalde de la I. Municipalidad de Coquimbo.
- Sr. Alcalde de la I. Municipalidad de La Serena.
- Dirección de Vialidad.
- Asesoría Ministerial.
- Oficina de Partes.