

ARCHIVO

288

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
GABINETE DEL MINISTRO
CHILE

ORD. N° _____

ANT.: Su oficio N° 91/5644.
Carta Diputado Raúl Urrutia A.

MAT.: Informa criterio del M.O.P.
frente a cobro de Peaje.

SANTIAGO, 27 ENE 1992

DE: SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS

A : SEÑOR JEFE GABINETE PRESIDENCIAL
DON CARLOS BASCUÑAN EDWARDS

REPUBLICA DE CHILE					
PRESIDENCIA					
REGISTRO Y ARCHIVO					
NR. 92/3049					
A: 13 FEB 92					
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	R.C.A.	<input type="checkbox"/>	FW.M.	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input type="checkbox"/>	M.L.P.	<input type="checkbox"/>	P.V.S.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	EDEC	<input type="checkbox"/>	J.R.A.	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>	C.H.C.			

En reiteradas oportunidades se ha solicitado la exención o eliminación de los cobros de peaje que se hacen en algunos puntos de la red vial. Para ello se han esgrimido todo tipo de argumentaciones y fundamentos, desde elementos "sociales" a justicia y equidad en el cobro. Todos ellos tienen alguna base de sustentación, pero debemos precisar cuales son los criterios actuales en la materia o cuales respaldan la situación presente.

1. El peaje es una forma de tributo que deben pagar los usuarios que utilizan la red vial rural del país. Es un derecho de circulación y se paga en algunos puntos elegidos estratégicamente. Sólo existen 12 plazas de cobro y por lo tanto muchos kilómetros de vías en las cuales no se cobra.
2. La tarifa es igual en todas las plazas (salvo en el Túnel Cristo redentor) para las diferentes clasificaciones de vehículos. Recientemente se ha introducido una diferenciación, elevando las tarifas los fines de semana.
3. Se estima de total justicia que quienes se benefician directamente con las inversiones en infraestructura vial, o sea los que usan las vías, realicen su aporte a través del Peaje, complementando el esfuerzo que realiza el Estado en la conservación y mejoramiento de los caminos.
4. Durante los últimos años los ingresos por concepto de Peaje financiaron entre un 15% y 19% las inversiones en obras viales.
5. Se suele argumentar que el Estado recauda por concepto de impuesto al combustible valores muy superiores a lo que invierte en infraestructura. Ello parece legítimo y constitucionalmente aceptable, en el destino que deben darse a esos tributos.
6. Cobrar el peaje tiene un costo, en obras de las plazas y sus gastos de operación y mantenimiento de las instalaciones. Ellos deben instalarse donde la recaudación lo justifique.

7. No resulta fácil establecer un mecanismo de cobro absolutamente equitativo y justo a todos los usuarios de vías, y siempre existirán desigualdades e injusticias en el cobro. En estos momentos se realizan estudios que nos darán nuevas orientaciones hacia una mayor justicia y equidad en estos gravámenes, que corregidos con los aspectos administrativos y de impacto negativo en la opinión pública, podrían establecerse nuevas modalidades y lugares de cobro.
8. Desde el punto de vista estricto de las funciones de este Servicio, una disminución en la recaudación de peaje significará lógicamente un menor número de obras viales a ejecutar.
9. Con respecto a los cambios recientemente introducidos en la estructura de las tarifas, que tienen por objetivo procurar eliminar los incentivos para que los vehículos pesados hagan uso de los caminos pavimentados durante las horas en que más los deterioran y gravar proporcionalmente menos a los usuarios habituales de la red vial (tránsito durante la semana), con respecto a los que lo hacen ocasionalmente (fines de semana). Con esta diferenciación de tarifas, creemos no se introducirá distorsiones en el mercado del turismo por su escasa incidencia del monto y por que sólo producirá una redistribución en los horarios de uso de la carretera.



Saluda atentamente a Ud.,

JUAN ENRIQUE MIGUEL MUÑOZ
Subsecretario de Obras Públicas

DISTRIBUCION:

- Sr. Jefe Gabinete Presidencial
- Dirección de Vialidad
- Dirección de Planeamiento
- Of. de Partes Subsecretaría