

DECLARACION

En relación con reacciones provocadas por el último reajuste del peaje el Ministro de Obras Públicas cree importante efectuar la siguiente declaración pública.

1) En la discusión del presupuesto de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas se propuso por el Ejecutivo y fue aprobado sin observaciones por el Congreso un ingreso para 1993 por concepto de peajes de 30.662 millones de pesos. Esta suma corresponde a un 17.2% de los ingresos totales de dicha Dirección e implica un incremento medio con respecto al ingreso por peajes respecto de 1992 de 36.9%. Este incremento esta compuesto de un 9% por incremento estimado en el tránsito y un 25.6% en los niveles tarifarios medios. En consecuencia nadie puede argumentar que la revisión de los peajes haya resultado de una política inconsulta y arbitraria.

2) Como se muestra en el gráfico adjunto, Evolución Real de las Tarifas de Peaje Promedio, los niveles de los peajes fueron cayendo en términos reales entre 1979 y 1990 alcanzando sus niveles más bajos al momento de asumir la presente administración. Con los reajustes acumulados efectuados hasta la fecha las tarifas aún se encuentran por debajo del promedio histórico.

3) Este Gobierno ha considerado importante ir corrigiendo ciertas distorsiones que tiene el sistema de peajes, dentro de las limitaciones que tiene la tecnología de cobro disponible en el país. En particular se ha considerado importante disminuir la incidencia de este cobro sobre quienes utilizan las vías durante los días de semana, esencialmente con finalidades laborales y productivas, que realizan viajes obligados y muchas veces más urgentes cuando las carreteras se encuentran menos congestionadas. Esto explica el que se haya decidido mantener constante en \$1000 el cobro sobre automóviles desde febrero de 1991.

4) Se ha incrementado en cambio las tarifas cobradas durante los fines de semana y días festivos considerando que es en estos períodos cuando se genera la congestión mayor, que es la que obliga a ampliar la capacidad de las vías, y que los usuarios en este caso realizan en general viajes menos urgentes y pueden, cuando sus ingresos son menores, utilizar las opciones viales alternativas que son libres de cobro. Se ha además optado por cobros en valores que faciliten el pago y eviten la congestión. Las tarifas para los automóviles resultantes de esta política es un 2% menor al promedio histórico 1978-91.

5) En el caso de los buses y camiones se da una situación similar con respecto a la evolución histórica de las tarifas. Además, en este caso, se ha considerado importante corregir las distorsiones que existen en los cobros entre diferentes tipos de vehículos, para ajustar los pagos de una manera más exacta con el costo que los distintos usuarios ocasionan en las vías. Es por esta razón que se ha reajustado más rápido las tarifas de los camiones de más ejes.

6) En todo caso la tarifa promedio cobrada para todas las categorías de camiones se encuentra por debajo de las recomendadas de acuerdo a los resultados preliminares de un Estudio de Tarificación Vial que establece cobros de acuerdo a los costos ocasionados por los usuarios, que se muestran en cuadro adjunto. Se puede notar allí que en promedio estas tarifas son 34.3% más bajas que las recomendadas para los buses y camiones de 3 y 4 ejes y 21.6% más bajas que las recomendadas para los buses y camiones de 5 y más ejes. Sólo para los fines de semana en los camiones de 5 o más ejes se llega al nivel sugerido en los estudios. Entre los costos a cubrir con estas tarifas no se incluyeron ni los costos de congestión, que son muy altos en las vías consideradas durante los fines de semana, ni los de policía, accidentes y administración vial.

7) Todos los recursos recaudados como resultado del peaje se destinan a inversiones viales especialmente en las rutas en que ellos se cobran. Entre 1990 y 1993 las inversiones viales han aumentado en términos reales en 54%. Entre 1990 y 1993 se ha incrementado la inversión anual en más de US\$100 millones lo que excede con mucho el monto total que se espera recaudar por peajes en 1993 con las nuevas tarifas vigentes.

8) Este Ministerio ha mantenido siempre una política de puertas abiertas y de mucho respeto, para considerar los problemas de los usuarios y el público en general. En el caso particular que nos preocupa el Director de Vialidad recibió a los dirigentes del gremio de los camioneros, les expuso los antecedentes que se tuvieron en vista para determinar las tarifas y les hizo presente que este Ministerio está abierto a recibir sugerencias para mejorar la estructura de cobros en el entendido que ellas deben enmarcarse en una política racional de tarificación vial. Mantenemos este espíritu.

9) Respecto a una denuncia del diputado señor Carlos Bombal sobre un hipotético cobro indebido de peajes en el fin de semana del 8 de enero, como resultado de una falta de claridad en la redacción del decreto respectivo, que se originaría en la asimilación de los automóviles con carro a los automóviles sin estos, se dictó un decreto aclaratorio para eliminar cualquier duda. La Fiscalía de este Ministerio ha emitido un dictamen que ratifica la corrección y legalidad de lo obrado. Todos los antecedentes correspondientes están a disposición del público. Además los valores de sobrecobro sugeridos por el Honorable Diputado exceden con mucho lo que podría recaudarse en un período como el aludido.

Carlos Hurtado Ruiz-Tagle
Ministro de Obras Públicas

Santiago, 20 de Enero de 1993

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

CUADRO COMPARATIVO NUEVAS TARIFAS V/S TARIFAS PROMEDIO DIC/78-NOV/91
Y V/S TARIFAS PROPUESTAS SEGUN ESTUDIO TARIFICACION VIAL (ETV)

	NUEVAS TARIFAS			TARIFA PROMEDIO DIC/78-NOV/91	PROPOSICION ETV (*)	VARIACION PORCENTUAL DE NUEVAS TARIFAS V/S PROMEDIO HISTORICO	
	NORMAL	FIN SEMANA	PROMEDIO			HISTORICO	ETV
AUTOS	1,000	2,000	1,450	1,479	1,279	-2.0%	13.4%
BUS/CAMIONES 2 EJES	2,000	3,000	2,330	2,080	2,238	12.0%	4.1%
BUSES/CAMIONES 3 Y 4 EJES	3,000	4,000	3,270	2,704	4,978	20.9%	-34.3%
BUSES/CAMIONES 5 Y MAS EJES	3,500	5,000	3,905	2,704	4,978	44.4%	-21.6%

(*) Proposición correspondiente al tramo Santiago-Valparaíso obtenida de los resultados preliminares del estudio efectuado por Citra para el Ministerio de Transporte sobre sistema de tarificación para el transporte interurbano, año 1992. No incluye costos de congestión ni de administración.

EVOLUCION REAL TARIFAS PEAJE PROMEDIO

(En miles de \$ de Dic/92)

