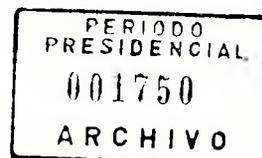




Ant. 92/3049  
CBE. 92/3049

Santiago, 25 de febrero de 1992.

Señor Diputado  
Don Raúl Urrutía Avila  
Cámara de Diputado  
Valparaíso



Estimado Diputado:

Por encargo de S.E. el Presidente de la República, don Patricio Aylwin Azócar, y como respuesta a su carta del 3 de diciembre de 1991, tengo el grado de informar a usted los fundamentos del Ministerio de Obras Públicas, que condujeron a la modificación de las tarifas del peaje.

Deseamos manifestarle que el Gobierno ha escuchado todos los argumentos y fundamentos para derogar la medida, y estima que algunos tienen cierta base de sustentación, pero luego de un acabado estudio de los actuales criterios sobre la materia, ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. El peaje es una forma de aporte a la inversión vial que deben pagar los usuarios que utilizan la red vial interurbana 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, existen muchísimos kilómetros de vías en que éste 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 altas inversiones en infraestructura vial, o sea los que usan las vías, contribuyan a través del peaje, aportando muy parcialmente al 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 sólo entre un 15% y un 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, pero esos recursos no están ligadas al financiamiento del sector obras públicas, ya que constituyen ingresos generales de la nación.*
6. *Cobrar el peaje tiene un costo en obras, gastos de operación y mantenimiento de las instalaciones de esas plazas. Ellos deben instalarse sólo donde la recaudación lo justifique.*
7. *No resulta fácil establecer un cobro absolutamente justo a todos los usuarios de vías. Sin embargo, en estos momentos, se realizan estudios que darán nuevas orientaciones, hacia una mayor equidad en estos gravámenes.*
8. *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 esta diferenciación de tarifas, se cree no se introducirá distorsiones en el mercado del turismo, por su escasa incidencia en el monto, y porque solo producirá una redistribución en los horarios de uso de la carretera.*

  
CARLOS BASCURÁN EDWARDS  
Jefe de Gabinete

CBE/cis

c.c. :Archivo Presidencial