

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo
-------	--------	------	------	--------

25/03/2013 LA TERCERA - STGO-CHILE 36 4 ADIOS AL PERMISO DE CIRCULACION

# Adiós al permiso de circulación

**Pablo  
Allard**  
Arquitecto



La idea es que en lugar de gravar la propiedad del automóvil se cobre por su uso. En otras palabras, el que usa las vías, congestiona y contamina, que pague según lo que circula.

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo
-------	--------	------	------	--------

25/03/2013 LA TERCERA - STGO-CHILE 36 5 ADIOS AL PERMISO DE CIRCULACION

**E**N ESTOS días en que los automovilistas corren a pagar el permiso de circulación y otros hacen largas colas para actualizar la revisión técnica o pagar multas atrasadas, aprovecho de lanzar una idea que de seguro tendrá detractores, pero espero que abra el debate: eliminar de una vez por todas el permiso de circulación -tal como lo conocemos hoy- y reemplazarlo por el tag.

La idea es que en lugar de gravar la propiedad del automóvil se cobre por su uso. En otras palabras, el que usa las vías, congestiona y contamina, que pague según lo que circula. Los recursos recolectados podrían ir directamente al financiamiento de obras viales, transporte público o mejoras en la misma comuna donde se produce la congestión.

El espíritu detrás de esta propuesta se basa en que, en teoría, el permiso de circulación es un gravamen para financiar la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, la cual en gran medida es responsabilidad de los municipios,

pero que ha sufrido una serie de distorsiones que lo alejan de su fin original. ¿Por qué el dueño de una camioneta 4x4 en la Patagonia donde la conectividad es crítica debe pagar lo mismo que el dueño del mismo modelo 4x4 que congestiona a diario una zona saturada como la Rotonda Pérez Zujovic? Y si se trata de incentivar la descontaminación, ¿por qué un vehículo nuevo, un híbrido o eléctrico debe pagar un permiso más alto que un vehículo antiguo que contamina mucho más?

A estas preguntas se agregan distorsiones como los consabidos acuerdos entre automotoras y municipalidades para atraer el pago de patentes, o balnearios que ofrecían estacionamiento gratis a los veraneantes que pagaban la patente en sus comunas. Si bien estas prácticas han cesado, todavía es ineficiente que una persona pueda pagar el permiso de circulación donde quiera y no donde circula.

Desde el punto de vista tecnológico, la implementación de esta medida ya está resuelta en Santiago, don-

de prácticamente todos los vehículos cuentan con tag. En las ciudades intermedias se pueden definir fácilmente portales de entrada a las zonas tarifadas, y en localidades aisladas o rurales se podría mantener un permiso de menor costo, sin tag. La mayor dificultad está en las modificaciones a la ley de rentas municipales y en garantizar que los recursos efectivamente se usen en mejoras viales o en inversión en transporte público de calidad.

Los beneficios serían muchos. Primero, la racionalización del uso del automóvil, dado que los automovilistas tomarían mayor conciencia del impacto que generan sus hábitos; por otro lado, facilitaría la implementación de la tarificación por congestión en zonas saturadas, dado que se podrían determinar tarifas diferenciadas dependiendo de la hora y lugar de circulación. Esto conlleva, además, un concepto de equidad, donde el valor podría ser menor en comunas pobres con menores tasas de motorización (Vitacura tiene hoy una tasa de ocupación cercana a dos personas por vehículo, siendo el promedio de Santiago cercano a las cinco personas por vehículo). Esta iniciativa permitiría resolver el déficit de vialidad en zonas saturadas, facilitando que los municipios promuevan modos alternativos de transporte: tranvías, trenes ligeros o ciclovías.

