

Fecha: 17-07-2025
 Medio: La Tercera
 Supl.: La Tercera - Pulso
 Tipo: Noticia general
 Título: COLUMNA DE OPINIÓN: Cobrar por el uso de activos públicos para eliminar los peores

Pág.: 9
 Cm2: 351,5
 VPE: \$ 3.497.413

Tiraje: 78.224
 Lectoría: 253.149
 Favorabilidad: ☐ No Definida

PUNTO DE VISTA

Cobrar por el uso de activos públicos para eliminar los peores impuestos



—por Jorge Claro—

Winston Churchill dijo: “No existe tal cosa como un buen impuesto”. Aunque algo exagerado, refleja una verdad: algunos tributos son mucho más dañinos que otros. En Chile abundan los mal diseñados, que castigan el emprendimiento, desalientan la inversión y encarecen la contratación formal. A eso se suma la permisología excesiva y la incertidumbre constitucional, lo que ha contribuido a más de una década de estancamiento.

Un buen sistema tributario debe ser simple, estable, fácil de recaudar y fiscalizar, y que grave más el consumo que el ahorro o la inversión productiva. También debe incluir un principio de justicia económica: cobrar por el uso de bienes públicos que implican costos permanentes, como la infraestructura vial. Hoy, mantener calles y caminos cuesta cerca del 1% del PIB, sin recuperación eficiente. Este problema crecerá cuando las autopistas concesionadas pasen al Estado.

Propongo establecer una tasa por el uso de la red vial (pública o concesionada), complementada por un impuesto anual basado en los kilómetros recorridos por cada vehículo. Esto se aplicaría al parque automotor chileno, que ya bordea los siete millones de unidades. Su implementación generaría ingresos importantes sin afectar el crecimiento, permitiendo reducir o eliminar tributos distorsionadores.

El mecanismo sería simple y justo. Se definiría un monto base según recorrido promedio anual por tipo de vehículo, con un descuento automático del 10% y pago mensual. Quienes usan menos su vehículo podrían solicitar devolución. Camiones y buses, al usar más

las vías y causar mayor desgaste, pagarían más. Pero este costo lo trasladarían a sus clientes, sin afectar sus márgenes.

Algunos temen el rechazo de los transportistas. Pero al ser una tasa uniforme dentro de cada categoría, el impuesto se incorpora al precio final del flete o pasaje. Por ejemplo, con una tasa de \$100/km para camiones, un transporte de 10 toneladas a 100 km sumaría \$10.000, solo \$1 por kilo. En un bus con 30 pasajeros en 100 km, el recargo sería de \$333 por pasaje. Cifras perfectamente asumibles.

Con tasas diferenciadas (\$30/km para autos y \$100/km para camiones y buses), y usando promedios conservadores de recorrido anual, se podrían recaudar hasta US\$8.600 millones, el 2,7% del PIB. Esto permitiría reducir el impuesto de primera categoría del 27% al 15% (cuyo costo fiscal es del 1,95% del PIB) y eliminar otros impuestos distorsionadores difíciles de fiscalizar.

Otro beneficio sería igualar el impuesto al diésel con el de las gasolinas. Este cambio, también trasladable a precios sin afectar el margen de los transportistas, aportaría 0,7% del PIB, suficiente para eliminar las contribuciones a la primera vivienda, que castigan el ahorro familiar.

Además del efecto fiscal, esta medida tendría impacto ambiental: internaliza los costos del desgaste vial, incentiva una logística más eficiente y desincentiva el uso excesivo del automóvil.

Chile necesita una reforma tributaria que promueva el crecimiento. Esta es una propuesta concreta, justa y técnicamente viable para avanzar hacia uno de los mejores sistemas tributarios del mundo.

*Ingeniero civil y comercial de la UC

