



Opción de *royalty* portuario: gremios del sector advierten por competitividad del país

ECONOMÍA. No obstante, el resurgimiento de la opción también es bien recibido, pues va en línea con uno de los puntos del Acuerdo por Valparaíso que busca que la actividad portuaria aporte recursos directos en beneficio de la ciudad y la región.

Claudio Ramírez
cramirez@mercuriovalpo.cl

Diversas reacciones provocaron las propuestas de *royalty* portuario surgidas desde el Congreso Nacional en los últimos días. La primera, del senador Juan Ignacio Latorre (FA), incluye un impuesto de US\$ 2 dólares por tonelada de carga transferida a importadores y exportadores, mientras que el diputado Luis Cuello (PC) ya presentó un proyecto de ley que contempla el cobro de US\$ 1 dólar a las navieras por carga movilizada.

Al respecto, desde los gremios marítimo portuarios ya han manifestado sus preocupaciones, poniendo el énfasis en la pérdida de competitividad del país al imponer un nuevo cargo.

“El *royalty* portuario encarece toda la cadena logística (...), es no entender el rol estratégico de la actividad marítimo portuaria, donde más del 90% de la economía nacional se mueve por mar, y quienes finalmente terminarán pagando estos sobrecostos siempre serán los usuarios finales”, comentó el presidente de la Asociación Nacional de Agentes de Nave (Asonave), Gonzalo Fernández.

DOBLE TRIBUTACIÓN

Asimismo, subrayó que la propuesta supone una doble tributación, explicando que en algunos puertos, principalmente los concesionados, se paga la Tarifa de Uso Portuario (TUP). Frente a esto, indicó que “imponer un *royalty* adicional sólo lleva a hacer menos competitiva la actividad portuaria frente a los puertos de la región. Lo que Chile necesita es fortalecer su actividad portuaria, no debilitarla ni dar espacio para que las empresas navieras tengan necesariamente que encarecer los fletes marítimos”.

Fernández apunta precisamente a esta tarifa como una fórmula para poder beneficiar a las ciudades puerto. “Crear un mecanismo legal que obligue a que parte de los recursos de la TUP beneficien directamente a las ciudades portua-

“El *royalty* portuario encarece toda la cadena logística (...) es no entender el rol estratégico de la actividad marítimo portuaria”.

Gonzalo Fernández
Presidente de Asonave

“Cualquier nuevo cobro afectaría la competitividad de las exportaciones e importaciones de las regiones donde se encuentran los puertos”.

Daniel Fernández
Presidente de Campport

“Una de las cosas que tiene el acuerdo portuario, y que es algo muy sentido por la comunidad, tiene que ver con el *royalty*”.

Isaac Alterman
Presidente UNCO Valparaíso

rias. Allí está el asunto que debe ser discutido, el cómo asegurar que las ciudades que soportan la carga de la actividad portuaria reciban un beneficio tangible”, precisó.

En la misma línea, el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Campport), Daniel Fernández, advirtió sobre los impactos negativos que esta medida tendría para la economía nacional y las regiones portuarias.

“Cualquier nuevo cobro afectaría la competitividad de las exportaciones e importaciones de las regiones donde se encuentran los puertos y de nuestro país”, indicó, subrayando que durante casi dos décadas las navieras han pagado el mencionado TUP, lo que ha significado, según señala, una recaudación aproximada de US\$ 800 millones.

“Antes de imponer nuevos



EL DEBATE POR EL ROYALTY PORTUARIO VOLVIÓ A RESURGIR EN LA REGIÓN.

impuestos, lo más apropiado sería hacer una revisión profunda y transparentar los fondos que se recaudan por la TUP vigente y su destino”, manifestó.

“Si hay una necesidad real en las comunas puerto es invertir en accesos viales y ferroviarios que descongestionen la vialidad en las ciudades y optimicen la cadena logística, más que imponer nuevos impuestos a una actividad que beneficia a las ciudades portuarias y a la economía regional”, enfatizó.

ACUERDO POR VALPARAÍSO

En el contexto del Acuerdo por Valparaíso, la situación es clara porque uno de los puntos del acuerdo -el sexto- apunta directamente a encontrar un mecanismo a través del cual la actividad portuaria aporte recursos directamente a la ciudad y a la región.

Y en ese marco surgió la propuesta del senador Latorre, quien señaló que uno de los objetivos es poner el tema en la

discusión. “El Presidente nos convocó a firmar el Acuerdo por Valparaíso y a trabajar por él activamente; y uno de los puntos es la contribución económica local. Y eso pasa específicamente por el Parlamento”, indicó tras la presentación de su propuesta.

Para el director de la Asociación Nacional de Agentes de Aduanas (Anagena), Ramón Espejo, el planteamiento del senador es interesante en la medida que genera un círculo virtuoso, enfatizando que se debe buscar un equilibrio.

“El puerto está interesado en poder hacer partícipe a la comunidad de su actividad y su beneficio, y a la ciudad le interesa que el puerto sea un actor importante que se desarrolle y que crezca, porque sabe que va a recibir recursos que le van a permitir, lógicamente, darle bienestar a su comunidad”, explicó el directivo.

Otro aspecto que destacó es que una medida como esta, necesariamente debe ir en paralelo con la ampliación de la

infraestructura portuaria tanto en Valparaíso como en San Antonio. “Ya llevamos más de 15 años en esta discusión (...). Evidentemente que sabemos que los puertos y sus emplazamientos van a tener un efecto negativo, pero ese debe ser prudente para entender de que el beneficio que va a prestar es muy superior a la externalidad negativa que presenta”, subrayó.

El presidente de la Cámara Aduanera, Felipe Serrano, manifestó que siempre es importante abordar estos temas, pero con cifras en la mano, ya que lo más relevante es “que no afecte la competitividad del país”.

“A priori, no es mala idea porque existen experiencias en otros países al respecto, pero hay que estudiarlo con mucha detención porque estamos hablando de un cargo más para los importadores y exportadores que no es bajo”, comentó el líder gremial.

Asimismo, también subrayó que hay otras fórmulas que deben ser abordadas, como la posibilidad de que una parte

US\$ 2

por tonelada a la carga movilizada contempla la propuesta del senador Juan Ignacio Latorre.

de los impuestos que genera el comercio exterior se queden en la zona. “Estamos hablando de una cifra cercana a los 10 mil millones de dólares que recauda la región. Si sólo el 2% de eso quedara acá, sería una cifra considerable”, remarcó.

DEBE AVANZAR

El presidente de la Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Valparaíso, Isaac Alterman, remarcó que el Acuerdo por Valparaíso compromete al gobierno en su totalidad, tanto a nivel central, regional y comunal, incluyendo a los propios vecinos.

En ese plano, manifestó que “uno de los puntos del acuerdo portuario y que es algo muy sentido por la comunidad tiene que ver con el *royalty* o la forma como tributa el Puerto en Valparaíso para las cosas que nosotros como juntas de vecinos requerimos”.

Desde esa mirada, para el dirigente es clave avanzar en este punto, por lo cual valora las propuestas que han surgido. “El senador Latorre señala que una de las vías es a través de una indicación a un proyecto de ley que ya existe; por lo tanto, debería ser un poquito más rápido y hacemos el llamado al Ejecutivo a que le ponga urgencia porque tenemos que discutirlo luego”, manifestó, agregando que la espera ha sido demasiada.

“En Valparaíso hemos esperado mucho rato, partir con un proyecto de ley nuevo toma más tiempo y la idea es que esté antes de que se licite el puerto nuevamente (...). El llamado a las autoridades es que se relacionen más con las juntas de vecinos para poder aterrizar esto a la comunidad y explicarle de qué se trata. Si nosotros achicamos el puerto de Valparaíso, la ley que salga va a significar menos recursos. Tenemos que mantener el crecimiento portuario” cerró el dirigente.