

Exportadores advierten alza de costos y pérdida de competitividad por royalty portuario que apoya Jara

De acuerdo a gremios afectados –Fedefruta, Frutas de Chile, SNA y Campor–, de aplicarse un royalty se sumaría a los tributos que ya pagan.

CARLOS ALONSO

El próximo lunes 18 de agosto vence el plazo para que las candidaturas presidenciales se inscriban ante el Servicio Electoral (Servel). Junto a ello deben entregar por escrito su programa de gobierno o al menos los principales ejes de sus propuestas.

El viernes pasado, de visita en San Antonio, región de Valparaíso, la abanderada de la centroizquierda, Jeannette Jara (PC), se reunió en una actividad de campaña con trabajadores portuarios para abordar su situación laboral y hacer propuestas para la ciudad. Al término de la cita dio luces de lo que podría contener su programa de gobierno en lo económico, ya que entregó su apoyo a aplicar un impuesto a las navieras que transportan las exportaciones e importaciones de productos, a través de la fijación de un royalty portuario.

“Es un tema que nosotros vamos a empujar”, dijo y resaltó que “la experiencia, además, del royalty minero ha dado buenos resultados y esperamos que en el royalty portuario se pueda avanzar”, expresó Jara, quien aclaró que los recursos provenientes de un eventual royalty se darán en un marco que permita que estos “se queden en la ciudad donde hay puertos”.

En ese sentido, puso como ejemplo los proyectos de ley que impulsan el diputado PC, Luis Cuello, y el senador del Frente Amplio, Juan Ignacio Latorre, en la materia.

La iniciativa de Cuello establece “una compensación en favor del Estado por el uso de los terminales marítimos del territorio nacional, equivalente a un dólar estadounidense por tonelada transferida, que deberá ser pagada por las empresas navieras de transporte marítimo de carga, usuarias de los terminales marítimos. El 50% de los recursos recaudados ingresarán al presu-

puesto de las comunas de localización de los terminales marítimos y el 50 % restante se ingresarán al presupuesto del respectivo Gobierno Regional”.

Por su parte, la propuesta del senador Latorre plantea un impuesto denominado royalty portuario que “funcionará como un mecanismo de compensación económica por parte de los usuarios finales de los puertos marítimos y terrestres nacionales, públicos o privados, estableciéndose un cobro de una tasa de 2 dólares por cada tonelada de carga transportada”.

Para los exportadores y las navieras la idea generó de inmediato reparos, puesto que consideran que les subirá el costo y se perderá competitividad en una actividad que ya paga impuestos.

El presidente de Fedefruta, Víctor Catalán, advirtió que “estamos perdiendo competitividad a pasos agigantados frente a otros países como Perú, que se ha transformado en un referente que nos ha quitado una posición importante en los últimos años, entonces todas estas medidas que son alejadas de la realidad nos afectan y siguen generando mayores costos”.

Misma postura crítica tiene el presidente de Frutas de Chile, Iván Marambio, quien afirma que “nuestro sector compete con márgenes estrechos y costos crecientes, especialmente en materia de logística internacional. Por eso, cualquier medida que encarezca su paso por los puertos, como el royalty propuesto, debe evaluarse con especial cuidado, ya que podría afectar nuestra competitividad y poner en riesgo la permanencia en mercados internacionales muy exigentes”.

El dirigente gremial resaltó que “la fruta chilena es el segundo sector exportador del país y contribuye a la generación de em-



pleo y el desarrollo regional. También es un motor de desarrollo para las ciudades puerto, donde nuestras exportaciones contribuyen al impulso de la actividad logística, el comercio y los servicios locales”.

Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Campor), se suma a los reparos: “La aplicación de un royalty portuario sería un nuevo impuesto directo al comercio exterior de Chile, que afectaría la competitividad de nuestras exportaciones y causaría un aumento en el precio interno de los productos importados. En muchas ciudades los puertos son la principal actividad económica, y una medida así impactaría no solo a las empresas exportadoras, sino también a la cadena de servicios regionales vinculados y a los consumidores finales”.

Fernández indica que “independientemente de quién figure como contribuyente, en la práctica este eventual impuesto se traspasaría a los productos de importación y exportación. El impacto económico inmediato lo absorberán las empresas que movilizan carga por nuestros puertos, pero se reflejará en los precios de los fletes, afectando a importaciones y exportaciones”.

Y desde la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA), su presidente Antonio Walker, apuntó que “lo que se necesita es que el país vuelva a crecer y para eso necesitamos menos impuestos y no más, ya que eso afectará la competitividad”.

El socio de Recabarren & Asociados, Luis Felipe Ocampo, plantea que “Indudablemente que aumentar los costos al comercio internacional, sea en la exportación o importación de mercancías, trae efecto directo a todos los actores, y resta competitividad a nuestros puertos. Ese fenómeno ya se está experimentando, especialmente con las

grandes inversiones portuarias que China está realizando en Perú”.

MÁS IMPUESTOS PARA EL SECTOR

De acuerdo a los gremios, de aplicarse un royalty se sumaría a los tributos que ya se aplican al sector. Sobre este punto, Marambio y Fernández explican que este royalty se sumaría a la Tarifa Única Portuaria (TUP), que hoy pagan las navieras a las Empresas Portuarias y cuyos costos son transferidos a la carga.

“Hoy ya existe la Tarifa por Uso de Puerto (TUP), que ha recaudado cerca de 800 millones de dólares en más de 20 años sin que exista transparencia sobre su cálculo y destino. Antes de imponer nuevos gravámenes, lo lógico sería revisar y transparentar lo que ya se cobra”, puntualiza Fernández.

A ese gravamen se suma el que se aplica a las rentas obtenidas por el servicio de transporte marítimo nacional o de cabotaje realizado por navieras extranjeras, son de fuente chilena, toda vez que la actividad se desarrolla dentro del territorio de la República, y por lo tanto están afectas al Impuesto a la Renta.

A ello se suma, el arriendo o flete de naves extranjeras para la realización del servicio de transporte nacional o de cabotaje, está gravado con Impuesto Adicional conforme al artículo 59, N° 5), de la LIR, con tasa de 20%.

El transporte de mercancías por mar o contrato de transporte marítimo, para el servicio de cabotaje realizado por una naviera extranjera, está gravado con Impuesto Adicional de acuerdo al artículo 60 inciso 1°, de la LIR, con tasa de 35%.

No obstante, se precisa que las rentas por fletes de cabotaje a naves extranjeras de países que tengan convenidos de doble tributación quedan sujetas a ese convenio. ●