

¿Otro “royalty”?

Se han presentado dos proyectos de ley para imponer un *royalty* a las cargas marítimas, con el objetivo de beneficiar a las ciudades y regiones que las alojan. Los impuestos serían, en un caso, de un dólar, y en el otro, de dos dólares por tonelada de carga transferida. Dado que el año pasado el comercio exterior, entre importaciones y exportaciones, totalizó 111 millones de toneladas, se trata de sumas importantes. Las propuestas tienen un carácter populista, acorde con un período preeleccionario, pero no por eso serían menos dañinas.

Cuando se decidió concesionar los puertos estatales, a mediados de la década de 1990, el objetivo era reducir los costos del comercio internacional. Un país como Chile, alejado de los grandes centros de consumo mundiales y que dependía del comercio para crecer, debía tener puertos eficientes. Por ello, las licitaciones portuarias introdujeron reglas para hacerlos competitivos y para que los propios puertos compitieran entre sí. Esto se logró y, hasta hace unos 10 a 15 años, Chile destacaba en este ámbito por su eficiencia comparativa dentro de América Latina. Desde entonces, sin embargo, distintas trabas, laborales y de otra índole, han reducido la productividad. Las propuestas de *royalty* que ahora se han planteado tanto por parlamentarios del Frente Amplio como del Partido Comunista, y a las que la candidata Jeannette Jara ha dado su apoyo, contribuirían a hacer que nuestro comercio marítimo sea más ineficiente.

Los concesionarios hoy deben pagar a la empresa portuaria estatal arriendos (el canon) y una Tarifa por Uso de Puerto (TUP) que, conceptualmente, corresponde a la utilización de las aguas abrigadas que son el resultado de las inversiones estatales en molos y otras obras. De este modo, el año pasado, por ejemplo, en el principal puerto del país (San Antonio), los concesionarios pagaron algo más de \$24,3 miles de millones por canon y \$32,5 miles de millones por TUP, dejando una utilidad de \$15,4 miles de millones.

Pero los promotores de estos proyectos de ley parecen pensar que los puertos no contribuyen a las ciudades, sino

que solo significan externalidades a ser compensadas. Sin embargo, y para volver al ejemplo de San Antonio, la empresa estatal paga allí contribuciones y patentes por \$2,6 miles de millones, además, por cierto, de los empleos y toda la actividad económica que indirectamente el movimiento marítimo trae para la ciudad.

En cuanto a la idea de un *royalty* portuario, es uno de esos errores conceptuales que cuesta comprender, a menos que se recuerde la lógica populista de los proyectos. El *royalty* se entiende como una forma de extraer parte de la renta que obtienen por encima del retorno “normal” quienes explotan un determinado recurso, generalmente no renovable; ese es, por ejemplo, el sentido del *royalty* minero, que apunta a capturar

rentas que no dependen de la productividad o eficiencia, sino de factores como las características del yacimiento o los ciclos de altos precios. Pero en el comercio exterior no hay este tipo de rentas, pues se trata

de un sector altamente competitivo: los puertos compiten con otros puertos y los operadores de transporte (navieras, empresas de camiones) lo hacen entre sí, igual como los exportadores e importadores. En rigor, el único rentista es el Estado, que mediante los cobros mencionados obtiene ganancias sin que las empresas públicas que administran cada puerto hagan grandes esfuerzos. En ese sentido, tendría más lógica destinar parte de los ingresos de las empresas portuarias estatales a la respectiva ciudad y región (hoy estas empresas pagan impuestos corporativos al fisco, quien además retira parte o todas sus utilidades).

Dado que las actividades de comercio marítimo son competitivas, el efecto del cobro que se propone recaería sobre los exportadores y consumidores. Así, operaría como un arancel a las importaciones y un impuesto a las exportaciones, e iría contra los objetivos de reducir el costo de nuestro comercio. ¿Será esa la intención de quienes además apoyan —o apoyaban hasta hace algunas semanas— un programa económico sesentero que cree que aumentar la demanda doméstica elevará el crecimiento?

El único rentista en el sector portuario es el propio Estado, que obtiene ganancias sin que sus empresas hagan mayores esfuerzos.