LITORALPRESS

Fecha: 12-08-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: Actores del comercio exterior advierten los impactos del royalty portuario que apoya la candidata Jara

Pág. : 10
Cm2: 690,6

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Se pretende cobrar a las navieras un dólar por tonelada movilizada, que iría a favor del Estado:

Actores del comercio exterior advierten los impactos del *royalty* portuario que apoya la candidata Jara

Anticipan menor competitividad de las exportaciones y los terminales marítimos, junto con un alza de los precios en fletes y productos importados, entre otros.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Encarecimiento de los fletes marítimos, que se traspasarán a los precios de los productos importados y al consumidor final. Una merma en la competitividad de las exportaciones chilenas y del rubro portuario local, que hoy tiene una disputa con la infraestructura de países vecinos, como Perú. Y ruido entre los inversionistas que podrían estar interesados en futuras concesiones de puertos en San Antonio y Valparaíso.

Esos son algunos de los múltiples efectos que anticipan gremios empresariales y expertos si prospera el proyecto de ley que impulsa el diputado Luis Cuello (Partido Comunista) que busca establecer un *royalty* portuario. Su correligionaria y candidata presidencial del oficialismo, Jeannette Jara, apoyó el viernes pasado esta iniciativa que pretende instaurar una compensación en favor del Estado por el uso de los terminales marítimos, equivalente a un dólar por tonelada transferida, que deberá ser pagada por las empresas navieras.

"Es parte de las cosas que nosotros vamos a empujar, porque, además, en el país se ha discutido hace mucho tiempo. Y la experiencia del *royalty* minero ha dado buenos resultados", sostuvo Jara tras reunirse con trabajadores portuarios en San Antonio.

El proyecto estima en US$ 114 millones al año la recaudación por el *royalty* si se considera el promedio anual de carga transferida entre 2017 y 2024. La mitad de los recursos ingresaría al presupuesto de las comunas portuarias, y el resto, al presupuesto del respectivo gobierno regional. El diputado Cuello espera un informe sobre la admisibilidad del texto y señala que si se declara "inadmisible, pediré que sea votado en la sala".

Críticas de gremios

La Asociación Nacional de Agentes de Nave AG (Asonave) plantea que la medida será pagada por usuarios finales y encarecerán los fletes marítimos, afectando "considerablemente la competitividad del país".

La Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport) afirma que existe la "Tarifa por Uso de Puerto (TUP) que durante más de 20 años han pagado las líneas navieras, período en el cual los puertos estatales han recaudado cerca de US$ 800 millones, sin que haya existido transparencia ni rendición sobre cómo se calcula esta tarifa ni sobre el destino de los recursos recaudados".

En sectores productivos como el minero, forestal, pesquero y agrícola, así como también en el comercio, tienen una negativa percepción del proyecto. Algunos recuerdan que en el período de la pandemia los costos logísticos se incrementaron y fueron traspasados a tarifas.

Antonio Walker, presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA), comenta que "un impuesto al transporte marítimo mediante un *royalty* en los puertos encarecerá los fletes de productos importados y exportados, elevando los precios en Chile de bienes como plátanos, vehículos, dispositivos electrónicos y ropa, y afectará la competitividad de nuestras exportaciones de fruta, celulosa, cobre y salmones, entre otros. El comercio internacional ya enfrenta dificultades por las guerras y los aranceles impuestos por Estados Unidos. Un país con una estrategia de apertura comercial debe evitar crear nuevas barreras u obstáculos comerciales".

Walker añade que aunque el pago recaería en las navieras, "es probable que se transfiera a los exportadores, afectando especialmente a sectores de alto volumen y márgenes ajustados, como la fruta fresca, los granos y el vino".

Reinaldo Salazar, gerente de Estudios de la Sociedad Nacional de Minería (Sonami), recuerda que este sector representa más de la mitad del valor exportado del país, y si "una medida de este tipo implicara un cargo adicional en la cadena logística, podría trasladarse a los costos de exportación y, eventualmente, a la competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales". Agrega que, "en un sector donde competimos globalmente, incluso incrementos moderados debieran evaluarse con cuidado para no afectar la posición de Chile frente a otros países productores".

Alejandro Casagrande, presidente la Corporación Chilena de la Madera (Corma) del Biobío y Ñuble, estima que el mayor costo de la transferencia de carga "pondrá en desventaja a Chile frente a otros proveedores internacionales que no aplican cargos similares, lo que podría llevar a clientes globales a diversificar o cambiar de proveedor. Esto golpeará directamente a mercados sensibles al precio, como Asia, China y Medio Oriente, donde la competencia es altísima y cualquier alza se traduce en pérdida de ventas".

El dirigente forestal anticipa que algunos exportadores podrían optar por puertos alternativos en el extranjero, con mayores costos terrestres y riesgos de congestión. "Chile necesita hoy y con urgencia, para volver a crecer a tasas del 4% o superiores y crear más y mejores empleos, sectores exportadores más competitivos y no menos, esta idea va en la línea contraria", asegura.

En la misma línea, el gremio **Pescadores Industriales del Biobío** señala que "en un momento en que Chile enfrenta el desafío de volver a crecer y reactivar el empleo con garantías para la inversión, esta medida podría ir en la dirección contraria, afectando la competitividad, elevando costos y generando inestabilidad en una zona ya golpeada por el desempleo".

María Teresa Vial, presidenta de la Cámara de Comercio de Santiago (CCS), indica que, "considerando la situación de alta incertidumbre por la que atraviesa el comercio internacional, con medidas proteccionistas que impactan en el desenvolvimiento de los intercambios comerciales, una medida como la propuesta parece agravar el escenario turbulento que presenta el sector. El esfuerzo de nuestro país debe estar orientado en adoptar acciones que faciliten o aminoren las dificultades que los operadores comerciales enfrentan para la realización de su actividad".

En el rubro naviero dicen que un nuevo impuesto desincentivará la asignación de espacios en los buques en destinos ligados a Chile y se privilegiarán terminales que renten más.

CEDIDA

En el rubro naviero indican que la implementación de un nuevo impuesto desincentivará la asignación de espacios en los buques en destinos relacionados a Chile y se privilegiarán otros terminales que renten más.

Riesgo, competencia con Perú y fórmula alternativa

"Es una mala idea, va en contra del desarrollo del país y castiga a las personas", afirma categórico Ronald Fischer, académico de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile, al ser consultado por el proyecto de "*royalty* portuario".

Fischer advierte el riesgo de que el cobro de un dólar por tonelada que se propone se aumente en el futuro.

Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), recuerda que "estamos compitiendo con Perú y esto bajaría nuestra capacidad competitiva. Gravar la carga no es una buena solución".

Cruz estima que esta iniciativa generaría ruido en las firmas que estén mirando invertir en futuras concesiones portuarias.

Ambos coinciden en que una alternativa a un cobro de este tipo podría ser que las empresas portuarias estatales destinen sus recursos a las ciudades donde estén emplazadas. Fischer indica que en lugar de que las utilidades de esas empresas vayan directo al Estado central, estas se queden en las ciudades portuarias.

Cruz, en tanto, estima que parte de la recaudación de los puertos públicos podría ir a las comunidades locales.