LITORALPRESS

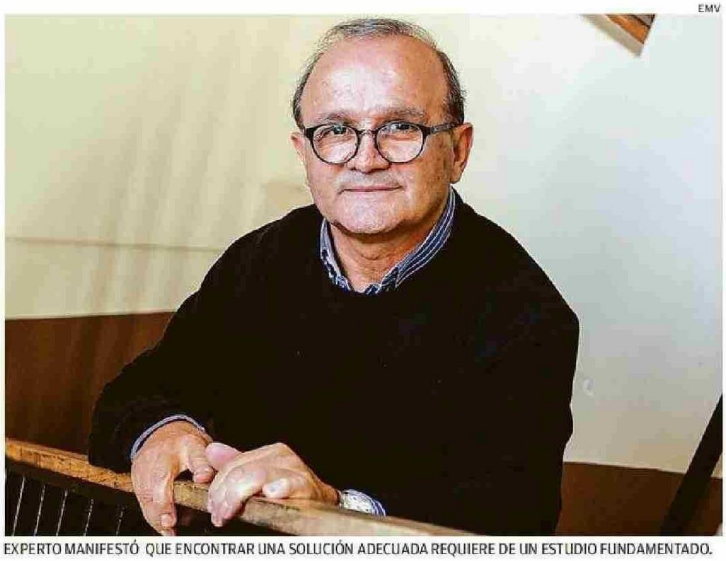
Fecha: 18-08-2025
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl. : El Mercurio de Valparaiso
Tipo: Noticia general
Título: "El royalty portuario no tiene nada que ver con el de la minería"

Pág. : 7
Cm2: 461,8

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: No Definida

Claudio Ramírez
cramirezr@mercuriovalpo.cl

EMV



EXPERTO MANIFESTÓ QUE ENCONTRAR UNA SOLUCIÓN ADECUADA REQUIERE DE UN ESTUDIO FUNDAMENTADO.

"El royalty portuario no tiene nada que ver con el de la minería"

ECONOMÍA. *El académico de la UV, Leopoldo Santibáñez, señala que tal como está planteado no es viable.*

En las últimas semanas dos iniciativas parlamentarias han vuelto a desempolvar la idea de crear un royalty portuario. El senador Juan Ignacio Latorre (FA) comenzó a socializar una propuesta que involucra una tasa de US$ 2 dólares por tonelada de carga movilizada, ya sea de importación o exportación, mientras que el diputado Luis Cuello (PC) fue más lejos y presentó un proyecto de ley que obliga a las empresas navieras a aportar al Estado el equivalente a US$ 1 dólar por tonelada de carga transferida.

Estas iniciativas, que además responden a uno de los puntos del Acuerdo por Valparaíso que se relaciona con que las empresas portuarias contribuyan de manera directa a la ciudad, generaron diversas reacciones. Ellas van desde el reconocimiento a la reapertura del debate sobre un punto siempre complejo de abordar, hasta el rechazo de gremios del sector marítimo portuario que ven en este elemento una amenaza latente a la competitividad.

Para el doctor en Economía y académico del Magister de Gestión Portuaria de la Universidad de Valparaíso (UV), Leopoldo Santibáñez, así como está planteado no resulta viable.

"El royalty va a ser un impuesto ligado a la ganancia. Y la ganancia es la tarifa. Por eso que esto va a ser muy fácil que lo derriben o que lo dejen abajo, ya sea que se hable de dos dólares o uno. Primero es que no hay ningún modelo, por no decir modelo matemático detrás de estas afirmaciones (...) Hay que recordar que el exalcalde Jorge Sharp hablaba de 2 dólares también y eso es ponerle un impuesto a las tarifas", comentó el experto.

SIN COMPARACIÓN

En esa línea, enfatizó que no se puede hacer un paralelo con el royalty minero, implementado recientemente, porque se trata de situaciones totalmente distintas.

"No tiene nada que ver. Las tarifas del sector son internacionales, por lo tanto, si se le aplicase un valor de impuesto, se va a elevar el costo de atención de buques y con eso vamos a perder competitividad en los mercados internacionales, dado que las tarifas son estandarizadas a nivel mundial", manifestó Santibáñez, remarcando que esto haría perder terreno al país, por ejemplo, en relación a sus vecinos.

U$ 1

dólar de aporte por tonelada de carga transferida es la propuesta del diputado Cuello.

> **"Si subimos la tarifa, los buques se van a ir a Callao u otro puerto (...) las compañías optan por el mejor rendimiento".**
>
> Leopoldo Santibáñez
> Académico UV

"Si nosotros subimos la tarifa aquí, los buques se van a ir a Callao u otro puerto. Las compañías son empresas privadas y van a optar por el mejor rendimiento para ellos. Y como puerto, tenemos que ser atractivos en servicios y en tarifas", observó el académico, subrayando que las empresas van a optar por buscar la mejor opción.

"Si le pones dos dólares por tonelada, la carga va a ser más cara. En definitiva, el trabajar en Chile va a ser más caro. Eso va a significar que va a venir menos carga y que el país va a ser usado como un puerto secundario, porque vas a tener los *hubports* o los puertos de pivote en países como Perú o en Ecuador. Así de simple, porque las compañías van a optar por su mejor rendimiento", puntualizó.

UN ESTUDIO

Santibáñez recalcó que se requiere un estudio para tomar una decisión correcta, por lo cual propuso hace unos años a las autoridades del puerto y al municipio desarrollarlo, pero no hubo luz verde.

"Esto requiere un estudio, un modelo. Uno hace una inferencia y obtiene un modelo logístico desde el cual se puede sacar lo que corresponde, de acuerdo al valor de las cargas de los últimos 10 a 5 años y uno obtiene una variable que depende del tonelaje transferido. Pero es parte del estudio. Se lo propusimos en su momento como PUCV a EPV y no lo tomaron en cuenta. También a la municipalidad de Valparaíso en el gobierno de Sharp y tampoco lo hizo", comentó el experto.

En cuanto a la mejor opción, subrayó que la idea es crear un modelo de participación de la ciudad, remarcando que quienes deben pagar son los concesionarios y no el Estado.

"Ellos tienen que hacerlo (...) actualmente pagan sus impuestos en Las Condes y no en Valparaíso. Entonces, desde esa perspectiva, presenté un tipo de modelo de cómo solucionarlo y, bueno, fue desechado", manifestó.

Otra propuesta que salió al debate por parte de varios actores fue la posibilidad que el aporte a las ciudades puerto saliera desde la Tarifa Única Portuaria (TUP). Al respecto, Santibáñez indica que podría ser una alternativa, aunque no la más óptima.

"Es un valor que se le incrementó al tonelaje de registro grueso de las naves. Ahora, podría ser parte de lo que se distribuyera a la ciudad porque no está claro hacia dónde va a parar su utilidad", dijo el especialista.

Agregó que "podría ser una solución, pero está definido por ley que dos puertos de Chile, Valparaíso y San Antonio actúan en base a ello (...) Eso es una forma de participación, aunque para mí no es la más fina. Para mí la ideal sería por el tonelaje de carga transferido", recalcó.

C3