Fecha: 12-08-2025 126.654 Pág.: 10 Tiraje: Cm2: 690,6 VPE: \$ 9.071.631 Medio: El Mercurio Lectoría: 320.543 El Mercurio - Cuerpo B Favorabilidad: Supl.: No Definida

Noticia general Actores del comercio exterior advierten los impactos del royalty portuario que apoya la candidata Jara Título:

MARCO GUTIÉRREZ V.

Encarecimiento de los fletes marítimos, que se traspasarán a los precios de los productos im-portados 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 veci-nos, 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 múlti-

ples efectos que anticipan gremios empresariales y expertos si prospera el proyecto de ley que impulsa el diputado Luis Ćuello (Partido Comunista) que busca establecer un *royalty* portuario. Su correligionaria y candidata presidencial del oficialismo, Jeannette Jara, apoyó el viernes pa-sado esta iniciativa que pretende instaurar una compensación en favor del Estado por el uso de los terminales marítimos, equiva-lente a un dólar por tonelada transferida, que deberá ser paga-

da 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 resul-tados", 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 trans-ferida entre 2017 y 2024. La mi-tad de los recursos ingresaría al presupuesto de las comunas portuarias, y el resto, al presu-puesto 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 Martima 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, pesque-ro 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

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.



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 categó-rico 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.

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 afec-tará la competitividad de nues-tras 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 co-

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

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, even-tualmente, a la competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales" Agrega que, "en un sector don-de competimos globalmente, incluso incrementos moderados debieran evaluarse con cui-dado para no afectar la posición de Chile frente a otros países productores'

Alejandro Casagrande, presidente la Corporación Chilena de la Madera (Corma) del Bio**bío y Ñuble**, estima que el ma-yor 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 supe-riores y crear más y mejores empleos, sectores exportadores más competitivos y no menos, esta idea va en la línea contraasegura.

En la misma línea, el gremio Pescadores Industriales del Biobío señala que "en un mo-mento en que Chile enfrenta el desafío de volver a crecer y reac-tivar 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 desen-volvimiento de los intercambios comerciales, una medida como la propuesta parece agra-var 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 co-merciales 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.

