

Fecha: 19-08-2025
 Medio: Diario la Región
 Supl.: Diario la Región
 Tipo: Noticia general
 Título: Sector productivo, académico y parlamentario debaten ante propuesta de un royalty portuario

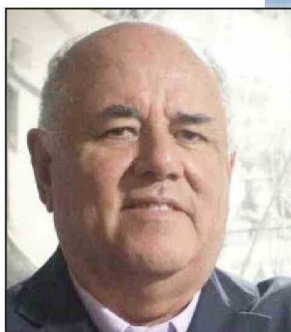
Pág.: 11
 Cm2: 485,8

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad:

4.000
 12.000
☐ No Definida

Sector productivo, académico y parlamentario debaten ante propuesta de un royalty portuario

Iniciativa busca establecer un impuesto a importadores y exportadores por el uso de los puertos, cuyos ingresos se destinarían a un fondo nacional para el desarrollo de ciudades y regiones portuarias...



Por René Martínez Rojas

Fue la semana pasada cuando la candidata presidencial oficialista Jeannette Jara levantó como propuesta poder aplicar un impuesto a las navieras que transportan exportaciones e importaciones de productos, a través de la fijación de un royalty portuario.

En la zona, desde el sector productivo, académico y parlamentario presentaron sus visiones y discrepancias de los dos proyectos: uno del senador Juan Ignacio Latorre (FA), que propone una tasa de dos dólares por tonelada junto a la idea de un fondo nacional para ciudades y regiones portuarias. Y el otro es del diputado Luis Cuello (PC), que plantea el cobro de un dólar por tonelada de carga transferida, con la idea

que los recursos obtenidos sean dirigidos a comunas y regiones portuarias.

► Mala iniciativa

Osciel Velásquez, presidente de la Asociación de Industriales Pesqueros de Coquimbo y director de Zona Pesca, de frentón sostiene que es una "muy mala idea, porque Chile debe potenciar sus puertos, no ponerle más trabas ni más impuestos. La competencia la tenemos con un país vecino como Perú, que está construyendo dos megapuestos, dándole todas las facilidades portuarias para impulsar la pega portuaria. Es muy mala iniciativa y no ayuda a estimular".

A su juicio, "debemos traer más líneas portuarias y potenciar más puertos. Chile

tiene 4.300 kilómetros de costa, por lo tanto, necesitamos mayor cabotaje. Pienso que no es el camino correcto".

Admite que el camino para poder tener más recursos es, en el fondo, "apostar a un mejor crecimiento y para que esto ocurra, necesitamos mayor inversión. Si hay más inversión, va a haber más estímulo y más plata para políticas públicas y empleos. Creo que no es el camino correcto llenarnos de impuestos, pues la idea es traer inversionistas, no ahuyentarlos".

En el fondo, reconoce que "el costo se irá a los exportadores. Siempre estos costos alguien tiene que pagarlos, así que este gobierno está ideológicamente poniendo trabas a todo el sistema de crecimiento y no va por la

línea correcta".

► Recursos públicos

Desde el Congreso, el diputado de Demócratas Víctor Pino manifestó que "apoyé el royalty minero porque era una deuda histórica con las comunas productoras y hoy vemos cómo esos recursos están llegando a los municipios de la región de Coquimbo. Pero antes de hablar de un royalty portuario, lo que realmente debemos hacer es mejorar el uso de los recursos públicos que ya existen. Si no fortalecemos la eficiencia y la transparencia en la gestión municipal y regional, cualquier nuevo ingreso puede terminar sin generar el impacto que la ciudadanía espera. Primero hagamos bien la tarea con lo que tenemos,

y luego evaluemos nuevas cargas o compensaciones".

El diputado UDI Marco Antonio Sulantay dice que "la idea de un royalty portuario no tiene ningún asidero. Lo primero es modernizar nuestros terminales y mejorar los estándares de seguridad y competitividad antes de pensar en establecer un impuesto en este segmento. Iniciativas como ésta, sin ningún análisis financiero o comercial, en la que ni siquiera se toma en cuenta el impacto en el rubro que está teniendo el puerto peruano de Chancay, por ejemplo, carecen de seriedad y, finalmente, de viabilidad".

► Cambiar sus operaciones

Desde el mundo académico, la ingeniera comercial de la Universidad de La Serena Lorena Parada precisa que "la aprobación de un royalty portuario ya sea de US\$2 o US\$1 generaría impactos en distintos aspectos. Por una parte, incrementos en los costos operativos de las empresas importadoras y exportadoras, como en transporte, lo que impactaría directamente en los precios de los productos del consumidor final".