

Royalty portuario: una ley para dejar parte de la riqueza en ciudades puerto

Iniciativa presentada ayer propone que las empresas paguen un dólar por tonelada de carga transferida.

Juan Olivares Meza
cronica@lidersanantonio.cl

Mientras el dinamismo del comercio exterior chileno fluye por los principales terminales marítimos del país, los barrios de ciudades como San Antonio y Valparaíso siguen enfrentando los mismos problemas de siempre con calles colapsadas, contaminación, servicios saturados y un abandono que se arrastra por décadas.

La riqueza pasa, pero no se queda. Ese es, precisamente, el diagnóstico que dio origen al proyecto de ley de Royalty Portuario, presentado ayer jueves en el Congreso Nacional por el diputado comunista del distrito 7, Luis Cuello.

EL PROYECTO

La propuesta plantea que las empresas navieras de transporte de carga paguen al Estado una compensación de un dólar por cada tonelada transferida. Ese monto, según cifras estimadas para 2024, podría generar alrededor de 111 millones de dólares anuales, los cuales serían distribuidos en partes iguales entre los municipios portuarios y los gobiernos re-



LA PROPUESTA DE CUELLO PLANTEA EL PAGO DE UN DÓLAR POR TONELADA DE CARGA TRANSFERIDA.



EL DIPUTADO LUIS CUELLO (PC) PRESENTÓ EL PROYECTO DE LEY.

gionales donde se emplazan los puertos.

"Las ciudades puerto como Valparaíso y San Antonio llevan décadas de estancamiento y abandono. La riqueza que pasa por los puertos no se queda en nuestras ciudades. Por eso

presentamos este proyecto de ley, que busca que las navieras paguen lo que corresponde y que esos recursos se devuelvan a las comunidades que sostienen el sistema portuario", explicó el diputado Luis Cuello.

LAS CLAVES DEL ROYALTY PORTUARIO

El proyecto de ley propone establecer un impuesto de 1 dólar por tonelada transferida en puertos chilenos, destinando el 50% de los fondos a las comunas portuarias y el otro 50% a los gobiernos regionales. Estos recursos financiarían infraestructura educacional, de salud, transporte y desarrollo local, mitigando los impactos ambientales y urbanos generados por la actividad portuaria.

La iniciativa parlamentaria detalla que los fondos deberán destinarse a infraestructura para educación, salud, transporte y mitigación de impactos ambientales.

En otras palabras, se busca que los puertos no solo generen movimiento económico a nivel nacional, sino que también re-

paren las huellas que dejan en los territorios.

OTROS PAÍSES

La propuesta también toma como referencia casos internacionales. En España, por ejemplo, existe un canon portuario que permite a los municipios obtener recursos directos del funcionamiento de los ter-

minales marítimos. Lo mismo ocurre en Francia, donde parte de los ingresos portuarios se reinvierten en obras de desarrollo local.

El proyecto ingresado ayer contempla una implementación gradual. En 2026 comenzaría cobrando \$0,33 centavos de dólar por tonelada transferida, lo que permitiría una transición más suave para el sector privado, que ya ha expresado ciertas aprensiones. De hecho, algunas voces dentro del mundo naviero advierten que la medida podría aumentar los costos logísticos, aunque el impacto real aún es motivo de debate.

Pero para el diputado Cuello, el objetivo no es entorpecer la actividad portuaria, sino avanzar hacia un modelo más equitativo. "Esta ley va a permitir ingresos sustantivos a las comunas puerto y a las regiones. Pero no es solo dinero: es justicia territorial, es descentralización, es desarrollo con sentido", precisó.

Por muchos la iniciativa es reconocida como una respuesta a una vieja deuda con las comunas que sostienen el comercio exterior del país.

Y en San Antonio, donde el éxito portuario convive con la precariedad urbana, el royalty asoma como una gran oportunidad. Una chance para que la ciudad deje de ser un mero punto de tránsito y empiece a recibir el reconocimiento, y los recursos, que en justicia se merece. 