

Fecha: 01-09-2025
Medio: El Longino
Supl.: El Longino
Tipo: Noticia general
Título: Royalty portuario: La llave maestra para un desarrollo costero justo y sostenible

Pág.: 10
Cm2: 655,9
VPE: \$ 394.174

Tiraje: 3.600
Lectoría: 10.800
Favorabilidad: ☐ No Definida

Royalty portuario: La llave maestra para un desarrollo costero justo y sostenible

Con el 95% del comercio exterior moviéndose por los muelles, Chile debe decidir si los beneficios de la actividad portuaria llegan por fin a las ciudades que la sostienen. Este reportaje explora razones, modelos y salvaguardas de un royalty portuario que compense impactos y habilite un nuevo pacto entre puertos, Estado y comunidades.

La geografía nos empuja hacia el mar. Chile es un país-oceano: largo, delgado, tendido sobre una costa que le ha permitido tejer relaciones comerciales, culturales y logísticas con el mundo. En ese telón, los puertos operan como "llaves maestras" de la economía: por ellos se moviliza el 95% del comercio exterior, un flujo que sostiene empleo, recaudación y pauta productiva. Pero esa cara luminosa tiene un reverso: más de 2,6 millones de personas viven en comunas portuarias —de Arica a Puerto Williams— y cargan, a diario, con impactos ambientales, urbanos y de movilidad que rara vez se compensan. El debate sobre un royalty portuario nace de esa asimetría: cómo distribuir valor donde hoy se concentran externalidades?

El tema escaló en la agenda a partir de propuestas que comenzaron a discutirse en el circuito político y académico. Para algunos, llegó la hora de establecer un aporte económico significativo, estable y visible a las ciudades; para otros, un nuevo gravamen podría afectar la competitividad. La pregunta de fondo es menos ideológica y más práctica: puede Chile diseñar un mecanismo

que mejore la vida en las ciudades-puerto sin encarecer su comercio exterior? La evidencia comparada sugiere que sí, si se hace con reglas claras, gradualidad y transparencia.

Comunas-puerto: el costo de ser puerta de entrada y salida

Los puertos operan virtualmente todo el año, 24/7, con picos de actividad que ponen presión sobre accesos viales, barrios colindantes y servicios públicos. El tránsito pesado amplifica el desgaste de la infraestructura, el ruido y la congestión; el polvo en suspensión y la manipulación de graneles demandan controles ambientales más exigentes; la ocupación de borde costero tensiona usos recreativos y turísticos; y las cadenas logísticas arrastran costos de convivencia que pagan los residentes. La ecuación actual —altísima contribución macro, bajo retorno local— alimenta un malestar soterrado en las ciudades-puerto y se traduce en una paradoja: territorios que sostienen el comercio de todo el país, pero no despegan al mismo ritmo de calidad de vida urbana.



Más allá del centralismo: un debate que Chile ya no puede postergar

En buena hora, voces políticas han instalado la discusión. La tentación de cerrarla rápido con el argumento de una supuesta "pérdida de competitividad" desconoce cómo operan los sistemas portuarios en Estados Unidos, Europa o China, donde existen contribuciones locales y mecanismos de captura de valor desde hace décadas.

No hay evidencia robusta de que instrumentos razonables, con buen diseño, alteren el comercio exterior o disparen precios al consumidor. El punto es el cómo: desde tasas por tonelada transferida hasta contribuciones fijas o variables asociadas al desempeño ambiental y logístico, el menú es amplio.

Lo que ya existe y lo que falta: TUP, DL 2.398 y el sentido de un royalty

Chile no parte de cero. La Ley 19.542 (1997) creó la Tarifa Única Portuaria (TUP), con destino a obras al interior de los recintos: mantenimiento de moles de abrigo, zonas comunes, eventuales obras de resguardo. También existe el impuesto del artículo 2° del DL N° 2.398, que grava con 40% de sus utilidades a empresas del Estado. Nada de eso, sin embargo, toca la pregunta clave del royalty portuario: cómo financiar sistemáticamente mejoras

fuera del puerto, en la ciudad real donde viven las personas? Más aún, la opacidad histórica sobre el uso efectivo de recursos ligados a la TUP alimenta la percepción —transversal— de que "no se ven" transformaciones proporcionales a décadas de recaudación.

Un royalty portuario no reemplaza el mantenimiento intrapredial ni la inversión estatal; los complementa. Su razón de ser es corregir la brecha entre el valor que los

Fecha: 01-09-2025
Medio: El Longino
Supl.: El Longino
Tipo: Noticia general
Título: **Royalty portuario: La llave maestra para un desarrollo costero justo y sostenible**

Pág.: 11
Cm2: 666,8
VPE: \$ 400.729

Tiraje: 3.600
Lectoría: 10.800
Favorabilidad: ☐ No Definida

puertos generan para Chile y el costo que imponen a sus entornos urbanos, financiando mitigaciones, obras y programas sociales donde los impactos ocurren.

Cómo podría diseñarse: mecanismos, gobernanza y salvaguardas

No hay una única fórmula. Pero sí principios orientadores:

Un mecanismo simple y predecible. Por ejemplo, un cobro por tonelada transferida, con bandas que reconozcan complejidad operativa y valor unitario; o un monto fijo anual por concesión, indexado a productividad. Otra alternativa es redefinir parte del destino de la TUP o del impuesto del DL 2.398 para afectar una porción a inversión fuera de recinto. La clave es evitar superposiciones y asegurar trazabilidad.

Gradualidad y eco-modulación. La implementación debe ser escalonada para no golpear flujos logísticos. Además, puede incluir descuentos por desempeño: menor tasa para terminales que acrediten metas de electrificación de equipos, reducción de emisiones, control de polvo o eficiencia en accesos (tiempos de gate, ventanilla única digital, interoperabilidad de datos). Un royalty que premia buen comportamiento empuja la modernización. Reglas de destino y tabla de indicadores. El royalty debe invertirse en proyectos de interés público verificables: accesos viales segregados y seguros, transición del transporte de carga a modos menos contaminantes, mitigaciones ambientales, áreas verdes y parques ribereños, defensas costeras resilientes, seguridad y convivencia en barrios colindantes, vivienda y renovación urbana, formación laboral para oficios portuarios y logísticos, salud y educación en zonas con mayor externalidad. Cada peso debe tener propietario, cronograma e indicador de resultado.

Gobernanza tripartita con



participación ciudadana. Un fondo regional o comunal administrado por una mesa con representantes del Gobierno Regional, municipios, empresas portuarias/concesionarios y comunidad organizada (vecinos, universidades, gremios, sindicatos), con auditorías externas, reportes trimestrales, geo-tablero en línea y audiencias públicas. Transparencia total como antidoto a la desconfianza. No más “barrera invisible” entre puerto y ciudad. El royalty no es un peaje por “dejar operar” al puerto ni una antorcha para apagar con dinero conflictos. Es un instrumento para integrar planificaciones: la del terminal, la del barrio y la de la ciudad.

¿COMPETITIVIDAD EN RIESGO? CUANDO LA EVIDENCIA APOYA EL BUEN DISEÑO

Quienes objetan el royalty plantean tres temores: alza de costos logísticos, fuga de

inversiones y traslado del sobre costo a precios de bienes. La respuesta está en los detalles. Un cobro razonable, previsible y vinculado a desempeño puede representar una fracción marginal del costo total de la cadena y, a la vez, abrir externalidades positivas: accesos más fluidos, menos tiempos muertos, mejor aceptación social, menos judicialización de proyectos. Puertos con licencia social sólida y logística más limpia suelen operar con mayor estabilidad. La macrocompetitividad no solo depende de centavos por tonelada; depende también de certidumbre, eficiencia y paz urbana.

EL CASO VALPARAÍSO-SAN ANTONIO: INVERSIONES MAYORES, LICENCIA SOCIAL PENDIENTE

La próxima década define el corazón del sistema central: el proyecto de puerto exterior en San Antonio (del

orden de US\$ 4.000 millones) y la ampliación en Valparaíso (cerca de US\$ 800 millones) son piezas críticas para absorber demanda y sostener el crecimiento exportador. Ninguna de esas inversiones se frena por establecer un royalty bien calibrado; al contrario, aumentan su viabilidad si los habitantes perciben beneficios tangibles en su entorno. Accesos carreteros y ferroviarios segregados, soluciones urbanas en bordes costeros y mitigaciones de polvo y ruido son inversiones que —financiadas parcialmente con un royalty— desactivan la fricción con la ciudad y acortan plazos de ejecución.

LECCIONES INTERNACIONALES: COMPARTIR EL VALOR, FORTALECER EL SISTEMA

Puertos norteamericanos, europeos y asiáticos utilizan una combinación de tasas locales, pagos por uso del suelo, contribuciones por

impacto y acuerdos comunidad-terminal. La lógica es común: quien genera externalidad aporta a mitigación y mejora urbana; quien invierte en sostenibilidad reduce su carga. Chile puede adaptar esa experiencia con un enfoque propio, evitando rigideces y apostando por compromisos medibles.

QUÉ FINANCIAR PRIMERO: UNA AGENDA DE “OBRA PÚBLICA PORTUARIA URBANA”

Si el royalty debutara mañana, las prioridades son casi obvias en cualquier ciudad-puerto: separar flujos pesados del tráfico vecinal con accesos dedicados; reducir emisiones con electrificación de equipos y camiones de última milla de cero o bajas emisiones; crear cinturones verdes y muros cortaviento en zonas de graneles; mejorar iluminación, seguridad y pavimentos en barrios contiguos; consolidar parques lineales en bordes costeros con protección contra marejadas; y abrir una ruta de formación laboral que conecte liceos técnicos y centros de formación con la nueva logística digital y sostenible. Esas obras no solo mitigarán impactos; elevarán el estándar urbano y el apego de la comunidad al proyecto portuario.

LA RUTA INSTITUCIONAL: CONGRESO, REGIONES Y EMPRESAS, CADA CUAL CON SU TAREA

El Congreso tiene la llave normativa: definir el instrumento, su base de cálculo, destinos, salvaguardas e institucionalidad. Los gobiernos regionales y municipios deben liderar carteras de proyectos con sentido territorial, evitando la dispersión. Las empresas portuarias (estatales y concesionarias) y la cadena logística tienen la oportunidad de involucrarse desde el diseño para asegurar eficacia y eficiencia, y

para que el royalty reconozca y premie su desempeño ambiental y operacional. La ciudadanía debe estar sentada a la mesa desde el primer minuto: sin participación, el royalty perderá su legitimidad original.

EL PUNTO POLÍTICO: ABRIR EL DEBATE, NO CLAUSURARLO

El royalty portuario no es una revancha contra nadie ni un impuesto disfrazado para “hacer caja”. Es un instrumento de justicia territorial y de sostenibilidad del sistema. Minimizarlo desde el centralismo —o caricaturizarlo— impide escuchar a quienes viven con los camiones bajo la ventana y con el polvo en sus patios. Que parte del país no tenga puertos no le resta urgencia a la conversación; más bien obliga a un gesto de empatía federal dentro de un Estado unitario: las ciudades que sostienen la economía merecen un retorno visible y estable.

DEL DISCURSO A LOS PUENTES

Si Chile quiere seguir siendo una plataforma abierta al mundo, necesita puertos del siglo XXI y ciudades portuarias del siglo XXI. Ninguna cosa sin la otra. Un royalty portuario bien diseñado puede ser el puente entre ambas promesas: asegurar inversiones estratégicas y, al mismo tiempo, mejorar la vida allí donde la cadena logística toca tierra. El Congreso tiene ante sí más que una reforma tributaria sectorial: la opción de corregir una inequidad histórica.

Lo que no puede pasar es lo de siempre: patear la conversación hasta la próxima crisis y dejar que el desgaste cotidiano lo sigan pagando, en cuotas, las familias de las comunas portuarias. Han cargado por décadas con el pilar más importante de la economía nacional. Es tiempo de reconocerlo no solo con palabras, sino con obras, reglas y resultados que —esta vez— sí se vean.

