

tarifas, restando competitividad ante puertos vecinos. (2) Señales planas: cobrar por tonelada no distingue congestión, huella ambiental ni eficiencia; castiga. (3) Doble capa: ya hay cánones y tasas; sumar otro impuesto puede tensionar contratos e inversión.

Tres propuestas: (a) Compensación variable según desempeño y externalidades (productividad, emisiones). (b) Fondo territorial con reglas e incentivos para proyectos en movilidad, salud y formación logística. (c) Gobernanza con metas y evaluación.

Chile puede (y debe) tener puertos competitivos y ciudades mejor financiadas si la compensación corrige externalidades en lugar de gravar el movimiento de carga.

Gabriel Gurovich
Chief Evangelist Officer, KLog.co

Royalty portuario

● En el Congreso coexisten dos proyectos de *royalty* portuario: US\$2/ton a cargo de importadores y exportadores; y US\$1/ton pagado por navieras. Ambos buscan que las ciudades puerto reciban recursos. El objetivo es legítimo; el diseño importa.

Tres alertas a tomar en cuenta: (1) Traslado de costos: el cargo termina en