

Royalty portuario: gremios del sector advierten por competitividad del país

El senador Juan Ignacio Latorre propuso un impuesto de U\$ 2 por tonelada de carga transferida, mientras que el diputado Luis Cuello propuso un dólar de cobro a las navieras.

Claudio Ramírez

Diversas reacciones provocaron las propuestas de royalty portuario surgidas desde el Congreso Nacional en los últimos días. La primera, del senador Juan Ignacio Latorre (FA), incluye un impuesto de U\$ 2 por tonelada de carga transferida a importadores y exportadores, mientras que el diputado Luis Cuello (PC) ya presentó un proyecto de ley que contempla el cobro de U\$ 1 a las navieras por carga movilizada.

Al respecto, desde los gremios marítimo portuarios ya han manifestado sus preocupaciones, poniendo el énfasis en la pérdida de competitividad del país al imponer un nuevo cargo.

"El royalty portuario encarece toda la cadena logística (...), es no entender el rol estratégico de la actividad marítimo portuaria, donde más del 90% de la economía nacional se mueve por mar, y quienes finalmente terminarán pagando estos sobrecostos siempre serán los usuarios



EL DEBATE POR EL ROYALTY PORTUARIO VOLVIÓ A RESURGIR EN LA REGIÓN.

finales", comentó el presidente de la Asociación Nacional de Agentes de Nave (Asonave), Gonzalo Fernández.

DOBLE TRIBUTACIÓN

Asimismo, subrayó que la propuesta supone una doble tributación, explican-

do que en algunos puertos, principalmente los concesionados, se paga la Tarifa de Uso Portuario (TUP). Frente a esto, indicó que "imponer un royalty adicional sólo lleva a hacer menos competitiva la actividad portuaria frente a los puertos de la región. Lo

que Chile necesita es fortalecer su actividad portuaria, no debilitarla ni dar espacio para que las empresas navieras tengan necesariamente que encarecer los fletes marítimos".

Fernández apunta precisamente a esta tarifa como una fórmula para po-

2

dólares de impuesto por tonelada de carga es la propuesta del senador Latorre.

der beneficiar a las ciudades puerto. "Crear un mecanismo legal que obligue a que parte de los recursos de la TUP beneficien directamente a las ciudades portuarias. Allí está el asunto que debe ser discutido, el cómo asegurar que las ciudades que soportan la carga de la actividad portuaria reciban un beneficio tangible", precisó.

En la misma línea, el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández, advirtió sobre los impactos negativos que esta medida tendría para la economía nacional y las regiones portuarias.

"Cualquier nuevo cobro afectaría la competitividad de las exportaciones e importaciones de las regiones donde se encuen-

tran los puertos y de nuestro país", indicó, subrayando que durante casi dos décadas las navieras han pagado el mencionado TUP, lo que ha significado, según señala, una recaudación aproximada de U\$ 800 millones.

"Antes de imponer nuevos impuestos, lo más apropiado sería hacer una revisión profunda y transparentar los fondos que se recaudan por la TUP vigente y su destino", manifestó.

"Si hay una necesidad real en las comunas puerto es invertir en accesos viales y ferroviarios que descongestionen la vialidad en las ciudades y optimicen la cadena logística, más que imponer nuevos impuestos a una actividad que beneficia a las ciudades portuarias y a la economía regional", enfatizó.

Para el director de la Asociación Nacional de Agentes de Aduanas (Anagena), Ramón Espejo, el planteamiento del senador es interesante en la medida que genera un círculo virtuoso, enfatizando que se debe buscar un equilibrio.