



**Informe Técnico para la Discusión Legislativa**

# **ROYALTY PORTUARIO PARA CHILE**

**Elaborado por el Senador Juan Ignacio Latorre con la asesoría de Rumbo Colectivo**

Julio de 2025

## **Resumen**

El presente informe tiene como propósito aportar un insumo técnico para discutir la viabilidad de establecer un Royalty Portuario en Chile que permita avanzar hacia una relación más equitativa entre la actividad económica generada en los puertos y el desarrollo de los territorios que los acogen. Este documento está organizado en cinco secciones. En primer lugar, se expone el marco conceptual, donde se revisa la literatura especializada sobre el concepto de Royalty Portuario, distinguiéndolo de otros mecanismos tributarios o de financiación territorial. A continuación, se detalla la metodología, que combina tres enfoques para la recolección de datos: la revisión del caso chileno del royalty minero como referencia normativa, el análisis comparado de experiencias internacionales y la sistematización de talleres con actores clave del sistema portuario de la región de Valparaíso. Posteriormente, se presentan y discuten de manera triangulada los resultados obtenidos, organizados en torno a las preguntas centrales del informe: cómo recaudar, cuánto cobrar y cómo y dónde distribuir los recursos. La última sección ofrece una serie de recomendaciones generales y específicas para orientar la formulación de una posible iniciativa legislativa que permita implementar un esquema de Royalty Portuario y equilibrar eficiencia económica, sostenibilidad territorial y justicia fiscal.

## **Índice**

### **1. Introducción**

- 1.1. Justificación y contexto legislativo
- 1.2. Objetivos y estructura del informe

### **2. Marco conceptual**

- 2.1. Principios orientadores
- 2.2. Definición de Royalty
- 2.3. Diferencias con otros instrumentos de financiación territorial (tasas).
- 2.4 Tasas aplicadas en Chile

### **3. Metodología**

- 3.1. Revisión normativa del Royalty Minero en Chile como proxy.
- 3.2. Análisis comparado de experiencias internacionales.
- 3.3. Sistematización de talleres con actores clave.

### **4. Análisis y resultados**

- 4.1. ¿Cómo recaudar? Mecanismo del royalty.
- 4.2. Criterios para determinar tasas y umbrales según la experiencia internacional.
- 4.3. ¿Cuánto cobrar? ¿Cómo y dónde distribuir? Modelos de asignación territorial.

### **5. Recomendaciones para la discusión legislativa**

- 5.1. Propuesta de esquema general del Royalty Portuario.
- 5.2. Recomendaciones sobre el mecanismo de recaudación
- 5.3. Recomendaciones sobre el mecanismo de distribución

### **6. Propuesta de Royalty Portuario**

### **7. Referencias**

## 1. Introducción

### *Justificación y contexto legislativo*

Los puertos marítimos y terrestres han sido un componente clave del desarrollo alcanzado por el país durante las últimas tres décadas. Su evolución en la participación del comercio internacional les ha permitido convertirse en nodos estratégicos, ya que movilizan más del 90 % del intercambio de mercancías de Chile<sup>1</sup>. Esto ha puesto de manifiesto la necesidad de definir un mecanismo de financiación que permita no solo fortalecer la competitividad portuaria, sino también la sostenibilidad de los territorios que albergan los sistemas portuarios del país<sup>2</sup>. En este contexto, ha surgido el debate sobre la posibilidad de replicar el modelo aplicado a la minería para establecer un impuesto portuario que permita que esta actividad económica retribuya de manera proporcional a las comunidades locales por el uso de infraestructura y bienes públicos<sup>3</sup>.

Chile cuenta ya con un importante precedente normativo: el Proyecto de Ley de Royalty Minero, vigente desde el 1 de enero de 2024. Esta iniciativa sustituyó el antiguo Impuesto Específico a la Minería por una compensación estatal basada en el valor añadido de los minerales extraídos, y destina recursos al desarrollo regional, la reparación ambiental, la infraestructura crítica y la investigación científica. Sus innovaciones en materia de distribución territorial de fondos y estímulos para el procesamiento de valor agregado ofrecen valiosas enseñanzas para un posible esquema de Royalty Portuario.

### *Objetivos y estructura del informe*

En esta configuración, con el fin de aportar un análisis empírico y comparado en la discusión de un posible proyecto de impuesto portuario, el presente informe se centra en una visión global para desarrollar tres ejercicios que permitan extraer recomendaciones concretas. En

---

<sup>1</sup> Fuente CEP Boletín n°12: <https://www.cepchile.cl/investigacion/voces-del-cep-12-diciembre-2024/>

<sup>2</sup> Fuente El Ciudadano: <https://www.elciudadano.com/actualidad/senador-latorre-impulsa-propuesta-de-royalty-portuario-terrestre-y-maritimo/06/28/>

<sup>3</sup> Fuente Soy Chile: <https://www.soychile.cl/valparaiso/puerto-y-logistica/2025/06/02/908164/diputada-camila-rojas-royalti-portuario.html>

primer lugar, se hace una revisión global del royalty minero con el fin de identificar elementos exportables al caso de un Royalty Portuario. A continuación, se revisan las experiencias internacionales en el cobro de tasas o royalties portuarios. El objetivo es contrastar algunos casos para determinar los mecanismos y las implicaciones del nuevo impuesto o cobro de tasas. Por último, se describe una serie de talleres con actores clave del sector portuario de la región de Valparaíso cuyo objetivo fue recoger percepciones sobre la viabilidad y los riesgos de aplicar un nuevo royalty o tasa en Chile en el contexto de la industria portuaria. Al final del informe se proceden a establecer recomendaciones para la discusión legislativa y un borrador de una propuesta de un Royalty Portuario. Cabe señalar que este informe es una primera aproximación sistemática a la iniciativa del Royalty Portuario. El objetivo en este sentido, es iniciar un proceso que debe ser complementado con un análisis financiero y económico para determinar el aporte potencial de esta medida tanto para la actividad portuaria como para las comunidades que las albergan.

## 2. Marco conceptual

Desde el punto de vista conceptual, esta iniciativa contempla la evaluación de dos aproximaciones que pueden ser complementarias. En términos de experiencia comparada, se analiza el concepto de tasas que se ha utilizado con más frecuencia a nivel internacional. Aunque en Chile se está considerando la experiencia del Royalty minero para una nueva iniciativa, es necesario, sin embargo, revisar el concepto asociado.

### *a. Principio orientador general: Royalty Portuario para un desarrollo justo y sostenible*

La aplicación de un Royalty Portuario se basa en la lógica de generar un beneficio económico para los gobiernos regionales y ciudades portuarias por el uso de un recurso territorial limitado y estratégico. En efecto, este beneficio económico puede proporcionar una mayor autosuficiencia económica y sostenibilidad a las ciudades portuarias<sup>4</sup>. La autosuficiencia se alcanza mediante la introducción de un criterio que establece que la actividad portuaria no solo debe cubrir los costes operativos, sino también generar inversiones que permitan financiar los efectos y necesidades derivados de un espacio urbano-portuario. En este sentido, funciona mediante un principio de compensación al incorporar la sostenibilidad desde una dimensión de justicia social y ambiental. Esto se traduce en la aplicación de un royalty para mitigar los impactos y externalidades negativas de la actividad portuaria. En este contexto, la aplicación de un royalty o tasa portuaria no debe contemplarse únicamente desde la perspectiva de la recaudación fiscal, sino como un mecanismo clave para el desarrollo justo y sostenible a largo plazo<sup>5</sup>.

### *b. Royalty*

El término royalty, conocido en español como regalía, tiene distintos sentidos institucionales. Por un lado, el concepto de Royalty se utiliza principalmente para compensar el uso de la

---

<sup>4</sup> Fuente Carmen Ruiz (2012). Las tasas portuarias y la potestad tarifaria de las autoridades portuarias de los puertos de interés general. *Crónica tributaria* 142 (113-127).

<sup>5</sup> Fuente Parliament of Australia: Royalties and natural resources: a discussion paper

propiedad intelectual bajo el marco de los derechos de autor. Por otro lado se refiere a un pago que se realiza al propietario de un recurso natural o intangible por el derecho a explotarlo<sup>6</sup>. Aunque cada royalty sobre los recursos naturales depende de una negociación específica, el cobro suele estimarse mediante un porcentaje de las ventas. Los derechos de utilización de recursos naturales se cobran bajo su categorización de bienes públicos y tienen un carácter de no renovables. A continuación se presenta una lista de los principales tipos de royalties identificado a nivel internacional.

Tabla 1: Tipos de Royalties

Royalties	Aplicación	Pago
Minero	Extracción y explotación de minería	Mineras públicas y privadas (casos: Chile, Australia, Canadá)
Forestal	Explotación de bosques y comercio con madera	Empresas forestales (casos: Canadá, Finlandia, Suecia).
Petróleo	Extracción y explotación de petróleo y otros combustibles	Petroleras públicas y privadas (casos: Noruega, México, Brasil).
Pesquero	Extracción recursos pesqueros en zonas económicas exclusivas	Pesqueras y operadores logísticos (caso: Islandia)
Portuario	Uso de infraestructura y externalidades en ciudades portuarias	Navieras, Operadores, Cliente final (caso: Noruega)

Fuentes: Minerals Resource Rent Tax (MRRT), Swedish Forest Agency, Puerto de Oslo, Canadian Forest Services, Norwegian Petroleum Directorate, Iceland Directorate of Fisheries.

### c. Tasas portuarias

Las tasas o tarifas portuarias son los diferentes pagos que las autoridades nacionales o regionales exigen a las compañías navieras y operadores por el uso de las instalaciones y servicios portuarios. Las tasas pueden variar en función de las políticas de cada país o puerto. La mayoría se basa en criterios como la duración de la estancia, el tamaño del buque y el tipo de carga para determinar el cobro. En otras palabras, las tasas suelen imponerse por la utilización del muelle, el atraque, el remolque y otros servicios operativos que incluyan la

<sup>6</sup> Fuente Legal information institute Cornell University: <https://www.law.cornell.edu/wex/royalty#:~:text=Royalty%20is%20a%20compensation%20to,they%20are%20compensated%20through%20royalties.>

utilización de infraestructura portuaria<sup>7</sup>. Sin embargo, durante la última década, varios puertos internacionales han ido incorporando tasas para cubrir las externalidades que genera la actividad portuaria en términos medioambientales y en la infraestructura de las ciudades portuarias<sup>8</sup>. Estas suelen ser cobradas por los gobiernos regionales y locales, lo que permite generar ingresos directos a las ciudades portuarias.

Las tasas portuarias son fundamentales para cubrir los costes de funcionamiento y servicios de la actividad portuaria. Al mismo tiempo, estos cobros representan una parte importante del coste total de la logística portuaria, por lo que son un tema crítico a la hora de estimar la competitividad del transporte marítimo, sobre todo en el comercio exterior<sup>9</sup>. A continuación se enlistan los principales tipos de tasas portuarias aplicadas por los puertos.

Tabla 2: Tipos de Tasas portuarias

<b>Tasa</b>	<b>Aplicación</b>	<b>Pago</b>
Uso del puerto	Infraestructura general y canales de acceso	Naviera
Atraque	Uso del muelle para el atraque del buque según tamaño y tiempo	Naviera o Armador
Carga y descarga	Movimiento de carga	Naviera, Importador/Exportador
Servicios logísticos	Uso de plataformas digitales como ventanilla única	Operador Logístico, Exportador/Importador
Royalty local	Externalidades ambientales y urbanas	Navieras, Operadores logísticos, Cliente final

Fuentes: World Bank Digital Port Initiatives, Website Puerto de Oslo, Hamburg port Authority, UNCTAD Port Performance Scorecard; World Bank Port Reform Toolkit, International Maritime Organization.

#### *d) Tasas portuarias aplicadas en Chile*

En el caso chileno se observa un esquema de tasas generales basado en normativa nacional. Estas cubren los ítems más comunes en el funcionamiento del puerto como son las tasas de

<sup>7</sup> Fuente Maritime Dictionary: [https://www.maridict.com.entropol.com/port\\_charges](https://www.maridict.com.entropol.com/port_charges)

<sup>8</sup> Alvar Mjelde et Al. 2019. Differentiating on port fees to accelerate the green maritime transition, Marine Pollution Bulletin, Volume 149, <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2019.110561>.

<sup>9</sup> Fuente Shipuniverse Insider strategies for reducing global port fees: <https://www.shipuniverse.com/insider-strategies-for-reducing-global-port-fees/>

atraque, carga y descarga y de almacenaje. Luego cada puerto y sus concesionarias establecen algunas tasas o tarifas dependiendo de los servicios o particularidades del puerto. Por ejemplo, uno de los terminales de San Antonio trabaja con tasas asociadas a carga congelada o granel, en las que pueden aplicar tarifas por servicios a contenedores refrigerados y de romaneo respectivamente<sup>10</sup>.

Cabe destacar el cobro de la Tarifa de Uso Portuario (TUP), que se aplica a las navieras por el uso de la infraestructura, las zonas comunes, los canales de acceso y los eventuales cobros por dragado. Esta tasa se estipuló en el plan de modernización portuaria de 1997 y se incluyó en la Ley n.º 19.542, donde se establece que las empresas portuarias estatales pueden fijar la tarifa TUP. El destino de los fondos recaudados debe ser utilizado para la realización de labores estructurales de la actividad portuaria, como el mantenimiento, la mejora de la infraestructura y los proyectos de desarrollo<sup>11</sup>. En la tabla 3 se encuentran las tasas portuarias más aplicadas en los puertos a nivel nacional.

Tabla 3: Tasas portuarias más comunes aplicadas en Chile

<b>Tasa</b>	<b>Aplicación</b>	<b>Pago</b>
Atraque	Uso del muelle para el atraque del buque según tamaño y tiempo	Naviera o Armador
Carga y descarga	Movimiento de carga	Naviera, Importador/Exportador
Almacenaje	Uso de bodegas del puerto	Operador Logístico, Exportador/Importador
Régimen in Bond	Uso provisional de infraestructura con un costo diario dependiendo del tipo de container	Importadores y exportadores con mercadería en tránsito
Servicios de patio	Consolidación y desconsolidación de la carga, manipuleos y transpaleta	Importadores/Exportadores
Recepción de residuos	Externalidades ambientales y urbanas	Navieras y cruceros

<sup>10</sup> Fuente DP World: <https://www.dpworld.com/es/san-antonio/port-services/tarifas-portuarias>

<sup>11</sup> Fuente Biblioteca del Congreso Nacional:

[https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/23872/2/BCN\\_TUP\\_nov2016.vf.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/23872/2/BCN_TUP_nov2016.vf.pdf)



Fuente: Mundomaritimo.cl, Biblioteca del Congreso Nacional. TPS Valparaíso, DPWorld, SIX Extraportuario, Talcahuano Terminal Portuario

### 3. Metodología

El diseño de este informe se basa en tres procesos de recopilación y análisis de información. En primer lugar, se revisa el caso del Royalty Minero como mecanismo de análisis proxy, de modo que los gobiernos regionales o locales puedan recibir un beneficio económico por la utilización, con fines logísticos y portuarios, del espacio del borde costero. Para ello, se revisa la legislación y las fuentes secundarias sobre la aplicación y evaluación de esta política. En segundo lugar, se procede a revisar algunos casos internacionales que aplican algún tipo de royalty o tasa portuaria enfocada en el cobro por las externalidades que genera la utilización de los recursos asociados a la actividad portuaria en las zonas urbanas y naturales circundantes. Este apartado se centra en extraer información sobre la forma en que se han implementado las tasas y la forma en que los diferentes puertos incorporan los impactos ambientales y la presión sobre las infraestructuras urbanas en sus estructuras tarifarias, así como el papel de los gobiernos locales y regionales en la obtención de ingresos para mitigar estos efectos. En concreto, se analizan de manera sintética los casos del puerto de Rotterdam, puerto de Barcelona y el puerto de Oslo.

En tercer lugar, se llevaron a cabo tres talleres participativos con actores clave en ciudades portuarias de la región (Valparaíso, San Antonio y Los Andes). A cada taller se convocó a una diversidad de participantes vinculados a la actividad portuaria, entre los que se encontraban autoridades locales y nacionales, representantes del sector empresarial, sindicatos portuarios y organizaciones de la sociedad civil. La metodología de los talleres constó de dos dinámicas. Inicial se presentó un marco introductorio con conceptos y experiencias internacionales relevantes sobre tasas portuarias y modelos de compensación territorial. El objetivo era proporcionar una base común de información y abrir un espacio de reflexión desde una perspectiva comparada. A continuación, se pasó a una dinámica de discusión abierta, en la que los participantes compartieron sus opiniones, inquietudes y propuestas. El objetivo de esta instancia deliberativa era generar un «efecto bola de nieve», es decir, que una respuesta inicial desencadenara una serie de respuestas similares<sup>12</sup>, y un

---

<sup>12</sup> Fuente User Experience Methods Catalogue: [https://user-experience-methods.com/en/01\\_understand/focusgroup.html](https://user-experience-methods.com/en/01_understand/focusgroup.html)



efecto «sinergia», es decir, que la suma de aportaciones favoreciera la construcción colectiva de ideas e identificara puntos de convergencia, disenso y posibles rutas de acción conjunta<sup>13</sup>. Tras realizar estos tres procesos de recolección de información, se procedió a triangular los resultados con el fin de extraer inferencias inductivas para establecer recomendaciones sobre un posible proyecto de rolaty portuario.

---

<sup>13</sup> Krueger, R. (2014) Focus Groups: A Practical Guide for Applied Research. London: Sage Publications

#### 4. Desarrollo

##### *a. Caso del Royalty Minero chileno*

El 1 de enero del 2024 y tras cuatro años de tramitación, comenzó a regir el Royalty Minero que tiene como principal objetivo establecer una compensación por parte de las empresas públicas y privadas al Estado por extraer y explotar los recursos minerales. Este nuevo esquema tributario se focaliza en la mediana y gran minería entendida como empresas que producen más de 12.000 y 50.000 toneladas métricas de cobre fino respectivamente<sup>14</sup>. Según datos entregados por el Ministerio de Hacienda este nuevo esquema tributario busca recaudar 0,45% del PIB lo que equivale a cerca de 1.350 millones de dólares<sup>15</sup>. A continuación, se presentan los principales elementos que pueden servir como referencia para la tramitación de un Royalty Portuario.

##### *Principio de compensación: lecciones del Royalty Minero al Royalty Portuario*

El Royalty Minero funciona como un impuesto en función de una compensación económica por la extracción de minerales. El principal argumento detrás de este cobro se relaciona con la utilización de bienes públicos, en concreto, recursos naturales no renovables que son propiedad del Estado<sup>16</sup>. Este ejercicio aplica el criterio de que todas las inversiones públicas y privadas no habilitan a los inversores a adquirir la propiedad del recurso, por lo cual deben compensar con parte de sus utilidades al Estado. En esta configuración, se establece como principal objetivo de este tributo mejorar la calidad de vida de las familias chilenas mediante una distribución más justa de la riqueza, en especial la entrega de más recursos a las comunas del país<sup>17</sup>. La tramitación fue larga y se criticó el aumento de la incertidumbre para los

---

<sup>14</sup> Fuente Ley sobre Royalty a la Minería, versión única 1 enero 2024: <https://bcn.cl/3hiyu>

<sup>15</sup> Fuente Ministerio de Hacienda (2024). <https://www.hacienda.cl/noticias-y-eventos/noticias/1-de-enero-entra-en-vigor-nueva-ley-de-royalty-a-la-mineria>

<sup>16</sup> Fuente Ley sobre Royalty a la Minería, versión única 1 enero 2024: <https://bcn.cl/3hiyu>

<sup>17</sup> Fuente Gobierno de Chile. <https://www.gob.cl/noticias/chile-tiene-royalty/>

inversores. No obstante, los datos muestran que la inversión minera ha seguido en aumento y se han anunciado nuevos proyectos en este sector<sup>18</sup>.

### Mecanismo de recaudación

El mecanismo de Royalty considera el cobro en base las toneladas de producción. Como se mencionó anteriormente solo tributa la mediana y gran minería. A estas empresas se le aplica un cobro combinando enfocado en las ventas brutas y las utilidades de las operaciones. La suma de ambos cobros constituye el impuesto a pagar. Complementariamente se aplica un criterio de gradualidad en base a un ejercicio de tasas progresivas. Para las medianas empresas (bajo las 50.000 toneladas) se establece una tasa progresiva de entre un 0.4% y un 4.4% en base a su producción anual. Para las grandes empresas (sobre 50.000 toneladas) se aplica un criterio de ad-valorem de 1%, y una tasa progresiva de entre 8% y 26% según su margen operacional. Por último, se establece un techo de carga máxima tributable equivalente a un 46.5%. Este criterio se reduce a 45.5% para las empresas que su producción promedio en los últimos 5 años es menor a 80.000 toneladas.

### Mecanismo de utilización

El objetivo de este nuevo impuesto se fundamenta en conseguir recursos para financiar gasto público poniendo especial énfasis en las regiones y comunas mineras. Se considera gran parte de la recaudación para financiar proyectos de infraestructura, innovación y educación con el espíritu que estos ingresos se distribuyan entre toda la sociedad. Se establece una lógica de fondos para el financiamiento. En concreto se contempla la creación de tres fondos<sup>19</sup>:

- Fondo Regional para la Productividad y el Desarrollo los cuales serán distribuidos a los gobiernos regionales.

---

<sup>18</sup> Fuente Radio UChile. <https://radio.uchile.cl/2025/03/28/presidente-boric-decian-que-el-royalty-minero-frenaria-la-inversion-y-tuvimos-la-mayor-cifra-de-inversion-extranjera-en-chile/>

<sup>19</sup> Fuente Gobierno de Chile: <https://www.gob.cl/noticias/chile-tiene-royalty/>

- Fondo de Comunas Mineras las cuales se aplica para las localidades que concretan las faenas y actividades relacionadas con la minería. Los recursos son distribuidos a nivel comunal.
- Fondo de Equidad enfocado en distribuir recursos a las comunas más vulnerables del país y la distribución se hace a escala nacional hacia las localidades.

El primer año de recaudación se distribuyeron 218 mil millones de pesos, los cuales serán repartidos en 308 comunas a lo largo del país<sup>20</sup>.

### *b. Experiencia Internacional*

En el análisis de la experiencia internacional, se seleccionaron tres casos diversos. El objetivo es analizar las diferentes aproximaciones en relación con la introducción de un régimen de royalties o de tasas portuarias enfocadas en mitigar las externalidades para las ciudades portuarias y/o en compensar la utilización de los recursos naturales en el marco de su explotación económica. En concreto, se sintetizan las experiencias de los puertos de Oslo, Róterdam y Barcelona.

*Puerto de Oslo:* Se trata del puerto más grande de Noruega, en términos de tasas, establece un esquema dinámico que combina recaudación por temas operativos con la implementación de tasas ambientales. Este enfoque dual tiene como objetivo obtener recursos para mejorar la eficiencia logística y mantener altos niveles de responsabilidad medioambiental<sup>21</sup>. En este sentido, el puerto de Oslo establece una tarifa de 0,10 coronas noruegas por tonelaje bruto para todos los buques que atracan. Por otro lado, cobra una tasa por recepción de residuos a ferris internacionales. La tasa es de 8 coronas noruegas por cada pasajero<sup>22</sup>. Los recursos obtenidos se utilizan para financiar el desarrollo de infraestructura verde, como sistemas de

---

<sup>20</sup> Fuente Radio UChile: <https://radio.uchile.cl/2025/03/28/presidente-boric-decian-que-el-royalty-minero-frenaria-la-inversion-y-tuvimos-la-mayor-cifra-de-inversion-extranjera-en-chile/>

<sup>21</sup> Fuente Oslohavn.no : <https://www.oslohavn.no/globalassets/oslo-havn/dokumenter/sentrale-planer/port-of-oslo---port-tariffs-and-general-terms--conditions-2020.pdf>

<sup>22</sup> Fuente Renoslofjord: <https://www.renoslofjord.no/english/the-port-of-oslo/shipping-s/ship-waste/fees/>

conexión eléctrica en los muelles y grúas en sus terminales de contenedores que no emiten emisiones. Una de las principales innovaciones ha sido la construcción, en sus propios astilleros, de embarcaciones destinadas a la recuperación de residuos en las zonas portuarias<sup>23</sup>. Como el énfasis del cobro se centra en aspectos ambientales, la administración del puerto aplica una rebaja de la tasa a los barcos que funcionan con tecnologías limpias.

*Puerto de Róterdam:* a principios de 2025, la administración del puerto de Róterdam modificó el cálculo de las tarifas portuarias para tener en cuenta aspectos como la sostenibilidad y la eficiencia. La ciudad puerto se ha planteado el objetivo de alcanzar la neutralidad de carbono en 2050. En concreto, han implementado un modelo de tarifas escalonadas en función de la puntuación obtenida en el índice ambiental de los buques (ESI) y de su capacidad para realizar transportes de manera eficiente. La indexación general de las tarifas portuarias y fluviales vigentes se fija de manera decremental<sup>24</sup>. Considerar que este índice aún no cuenta con el reconocimiento global, en este sentido se recomienda poner atención en los indicadores reconocidos por la Organización Marítima Internacional. Por último, es importante destacar que el puerto de Rotterdam se encuentra haciendo esfuerzos para que los recursos disponibles puedan estar en función del desarrollo de una economía circular. Esto se puede constatar en el informe publicado el 2021 titulado “*Rotterdam Towards a Circular Port - a Deep Dive into Waste-to-Value Opportunities*” que busca establecer el modelo a seguir para rediseñar y reestructurar las actividades industriales y logísticas del Puerto de Róterdam en función de convertirlo en un puerto más circular<sup>25</sup>.

*Puerto de Barcelona:* En el caso de Barcelona, el énfasis de las tarifas aplicadas está en función de equilibrar la mayor presencia de turistas que llegan en cruceros con mantener

---

<sup>23</sup> Fuente Sector Marítimo: <https://sectormaritimo.es/el-puerto-de-oslo-sigue-avanzando-para-convertirse-en-el-mas-sostenible-del-mundo%EF%BB%BF#>

<sup>24</sup> Fuente Port of Rotterdam: <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/sustainability-and-efficiency-gain-more-significant-role-port-rotterdams>

<sup>25</sup> Fuente Circular Ports: <https://circularports.vlaanderen-circulair.be/publication/rotterdam-towards-a-circular-port/>

espacios disponibles de calidad para los habitantes de la ciudad. Se opta por aplicar una cuantía básica de 3,8 euros por persona con más de un día de estadía en la ciudad. Según un estudio realizado por el Ayuntamiento, en 2024 aportaron 14,5 millones de euros en tasas, de los cuales 11,6 millones serán gestionados directamente por el Ayuntamiento<sup>26</sup>. Al igual que la tendencia de los otros puertos de la zona, y de acuerdo con los lineamientos del Sistema Comunitario de Gestión y Auditoría Medioambientales (EMAS), está utilizando los recursos disponibles del cobro de tasas para acelerar la transición energética del puerto mediante la electrificación verde de sus muelles y el impulso de combustibles limpios<sup>27</sup>.

*c. Talleres con actores clave de la industria portuario de la región de Valparaíso*

Entre abril y junio se llevaron a cabo tres talleres con actores clave de la actividad portuaria de las comunas de Valparaíso, San Antonio y Los Andes. Se implementó una dinámica basada en cuatro preguntas clave para una posible propuesta de Royalty Portuario: cómo recaudar, cuánto recaudar, cómo distribuir y dónde priorizar esta redistribución. Con el fin de establecer un enfoque integral, se convocó a la mayor diversidad posible de personas relacionadas con la actividad portuaria. En concreto, en los tres talleres participaron empresarios, administradores portuarios, sindicalistas, representantes de los camioneros y actores políticos regionales. Esto permitió analizar los puntos de convergencia y divergencia, así como identificar puntos de sinergia sobre el tema central. A continuación, se presenta una síntesis de los principales hallazgos de este ejercicio.

*Cómo recaudar*

---

<sup>26</sup> Fuente Port de Barcelona: <https://www.portdebarcelona.cat/es/negocio-y-servicios/servicios/tasas-y-tarifas/tasas-y-bonificaciones/tasas-oficiales-del-port-de>

<sup>27</sup> Fuente Port de Barcelona Rumbo a la sostenibilidad Descarbonización y Transición energética: [https://www.portdebarcelona.cat/sites/default/files/content/file/2024/09/02/98/da\\_2023\\_apb\\_es.pdf](https://www.portdebarcelona.cat/sites/default/files/content/file/2024/09/02/98/da_2023_apb_es.pdf)

Respecto a la cuestión de cómo recaudar, lo primero que hay que señalar es el consenso de los participantes sobre la posibilidad de realizar un cobro que tributa a escala regional o local. En este sentido, se plantearon dos alternativas de mecanismos de recaudación: un Royalty Portuario y el cobro de una tasa específica por externalidades. La posibilidad de establecer un Royalty Portuario similar al Royalty Minero contó con el respaldo de las diferentes instancias y la discusión se centró en cómo se puede aprender del proceso de negociación e implementación del caso minero, así como en que los importes recaudados no afecten a la competitividad del sector. Por otro lado, se planteó la posibilidad de establecer tasas por externalidades negativas de la actividad portuaria. Se hizo hincapié en la importancia del pago por impacto ambiental (contaminación acústica, vial o marítima), basándose en la experiencia internacional y apelando también a las responsabilidades y compromisos del Gobierno central para reducir las emisiones. Sin embargo, se discutió que el enfoque ambiental solo refleja parcialmente las externalidades de la actividad portuaria en relación con su interacción cotidiana con la ciudad, por lo que se planteó que la opción del royalty portuario puede ser más pertinente, ya que ofrece una visión más global del funcionamiento de las ciudades portuarias y pone énfasis en el tributo en función de la utilización del borde costero, entendido como un espacio limitado. En la discusión también se mencionó estudiar los instrumentos existentes, como la Tarifa de Uso Portuario o los Fondos Espejo, recalando la necesidad de extraer aprendizajes del funcionamiento de estos dispositivos.

### *Cuánto recaudar*

En las distintas zonas portuarias visitadas de la región de Valparaíso hubo consenso sobre la necesidad de recaudar una cantidad equilibrada que permita obtener recursos para las ciudades sin afectar significativamente a la competitividad portuaria. Durante el debate, se propuso un valor de referencia de 2 USD por tonelada de mercancías comercializadas, con la posibilidad de negociar un aumento equivalente al 0,08-0,16 % del coste final. Este valor fue estimado por el sector empresarial, que destacó que su objetivo es evitar sobre costos, como ocurre en otros puertos latinoamericanos (en Perú y Brasil), que encarecen las operaciones de los contratistas y limitan su competitividad. En concreto, la Empresa Portuaria de Valparaíso presentó una simulación sobre el impacto que tendría la aplicación



de un impuesto a las importaciones y exportaciones movilizadas a través del puerto. La estimación considera un gravamen de 2 USD por tonelada, lo que proyecta una recaudación total de 4.214.692 USD para el año 2024, desglosada en 1.811.245 USD de exportaciones y 2.403.447 USD de importaciones. El análisis se basa en seis productos de alto volumen de exportación y seis de alto volumen de importación, representativos de diversos sectores económicos, lo que permite evaluar el impacto del impuesto de forma transversal (ver anexos).

Además de la idea de establecer una tasa fija, se esbozó la posibilidad de elaborar una tasa diferenciada en función del tipo de carga o del valor de la mercancía, tomando como ejemplo la diferencia entre toneladas de mineral y toneladas de granos.

### *Cómo distribuir*

La cuestión de cómo distribuir los recursos recaudados fue la que generó mayor disenso entre los participantes en los talleres. La postura del empresariado y de los representantes de la sociedad civil se basa en la desconfianza hacia la falta de eficiencia de los actuales instrumentos de recaudación, por lo que expresan sus consideraciones a la hora de evaluar la necesidad de crear un nuevo mecanismo de recaudación. Esta disyuntiva frente a los representantes políticos (legisladores y otras autoridades) quedó patente en las diferentes modalidades de redistribución de estos nuevos ingresos. Por una parte, se plantea un modelo tripartito (similar al Royalty Minero) de comunas portuarias, regiones y Gobierno central, que podría complementarse con una comisión nacional portuaria encargada de gestionar los recursos de manera transparente. En este punto, se destacó la idea de establecer un instrumento de fondos específicos que permitiera diferenciar entre los tres canales de distribución. Por otra parte, en relación con el mecanismo de los fondos espejo, se planteó la posibilidad de realizar una consulta ciudadana para identificar los focos críticos de redistribución, haciendo hincapié particularmente en el caso del transporte público de la Región de Valparaíso.

### *Dónde priorizar*

En este punto tampoco hay un consenso a priori, ya que se propusieron diferentes ideas sobre dónde utilizar los nuevos recursos: por un lado, se planteó la posibilidad de financiar áreas colindantes a la actividad portuaria y, por otro, la de apoyar iniciativas sin una conexión evidente. Cabe destacar que cada zona portuaria tiene ciertos componentes similares, pero también posee sus propias particularidades. En este sentido, el modelo de establecer tres tipos de fondos a escala nacional, regional y local tendría sentido. En concreto, se identificaron cinco áreas prioritarias para utilizar los recursos recaudados, entre las que destacan las siguientes:

- Desarrollo de infraestructuras críticas, como carreteras, transporte público, calzadas y disposición de las nuevas redes de conectividad física para mejorar la eficiencia portuaria.
- Mejora del transporte público mediante la incorporación de autobuses eléctricos para mitigar el ruido y la contaminación ambiental en colaboración con el trabajo portuario.
- Formación del capital humano: sobre todo desde los sindicatos, quienes resaltaron la necesidad de invertir parte de los recursos recaudados en capacitación técnica y retención de talentos para la región, mediante becas para profesionales locales, incentivos para la retención de profesionales sanitarios o la posibilidad de abrir nuevos campus Universitarios en otras ciudades de la región. En este sentido, se destacó la necesidad de que los nuevos puertos desempeñen funciones más complejas, ya que introducirán una lógica de plataforma que demandará un nuevo perfil de trabajador.
- Transferir recursos para el desarrollo de economías circulares portuarias, poniendo énfasis en la reutilización de los desechos y productos obsoletos generados por la propia actividad portuaria.
- Apoyo a la financiación de proyectos urbanos patrimoniales para contribuir a la imagen y posición de Valparaíso como ciudad puerto de Chile y ciudad Patrimonio Cultural de la UNESCO.

En general, la idea que hay detrás de la priorización se observa un espíritu de fortalecer los aspectos de la ciudad, pero manteniendo un esquema nacional para que el país opere con un estándar general que no afecte la competitividad entre los puertos chilenos, sobre todo entre



los puertos públicos y privados. Se hizo hincapié en la transparencia y en la correcta utilización de los recursos públicos para vincular el puerto con sus comunidades.

## 5. Recomendaciones

El desarrollo portuario ha sido un pilar fundamental del crecimiento económico de Chile en las últimas tres décadas. No obstante, el modelo actual ha generado desequilibrios territoriales, externalidades ambientales y presión sobre las infraestructuras urbanas de las ciudades portuarias. En este contexto, se hace necesario avanzar hacia un sistema de financiación que permita al mismo tiempo fortalecer la competitividad del sistema portuario y garantizar una retribución justa a los territorios que soportan sus impactos. En esta configuración, y a partir de la información analizada en este informe, se propone un conjunto de recomendaciones divididas en tres categorías: propuesta de esquema general de Royalty portuario, recomendaciones sobre el mecanismo específico y consideraciones para la implementación.

### *A. Esquema general*

#### *Concepto de Royalty Portuario*

Si bien en la experiencia internacional el concepto de “Royalty Portuario” no es el más común, ya que suele preferirse la noción de tasas o tarifas específicas aplicadas a los servicios o externalidades portuarias, en el contexto chileno la idea de un royalty no es percibida negativamente por los actores locales. De hecho, se asocia positivamente con esta figura, la trayectoria del royalty minero, que ha instalado en el debate público una concepción más integral de la justicia territorial. En este sentido, el concepto de Royalty Portuario se relaciona simbólicamente con un mecanismo que busca equilibrar la riqueza generada por el uso de un recurso público como es el borde costero con el bienestar y el desarrollo de las comunidades que toleran los impactos de esta actividad económica. Así, aunque el término no sea técnicamente el más empleado a nivel global, su legitimidad social y experiencia previa en el contexto nacional lo convierten en una herramienta útil para articular una discusión legislativa al respecto.

*Delimitar con claridad el objeto y principios detrás del cobro*

Durante el debate legislativo, es importante señalar que este impuesto no pretende duplicar las tasas o tarifas ya existentes relacionadas con la actividad operacional portuaria, sino que propone un nuevo modelo que permita gestionar el sistema portuario de manera integral y garantizar que la actividad portuaria genere recursos que se reinviertan en el buen funcionamiento de la ciudad. Este enfoque responde a una necesidad mayor: construir un relato de legitimidad social en torno a la expansión portuaria, similar al que se ha desarrollado en torno a la gran minería. En este sentido, se reconoce que la sostenibilidad de las industrias estratégicas no solo requiere eficiencia económica, sino también mecanismos claros de redistribución territorial, compensación por impactos y beneficios visibles para las comunidades anfitrionas.

Al mismo tiempo, es fundamental incorporar a la discusión el hecho de que la actividad portuaria tiene un impacto ambiental en la ciudad y las comunidades que la habitan, ya que las externalidades derivadas del tráfico marítimo, como las emisiones, el ruido y la presión urbana, son elementos que deben abordarse para dar mayor sostenibilidad. En esta configuración, la aplicación de un royalty portuario por el uso del espacio del borde costero representa una medida integral. Por un lado, permite que las comunidades locales reciban un beneficio económico directo por el uso de un recurso territorial limitado y estratégico. Por otro lado, este mecanismo funciona como una forma de mitigación de externalidades, ya que compensa los impactos sociales y ambientales que genera la actividad portuaria.

*B. Recomendaciones sobre el mecanismo de recaudación*

*Implementación a nivel nacional, distribución con énfasis en lo local*

El cobro del royalty debe aplicarse en todo el país, tanto para puertos públicos como privados, marítimos y terrestres. La experiencia del Royalty Portuario puede ser clave para evitar dar tratamientos dispares o establecer nuevos incentivos de deslocalización basados en un cobro parcelado. Su aplicación homogénea a nivel nacional refuerza la idea de equidad tributaria y previene distorsiones por una posible competencia entre las ciudades portuarias. Sin embargo, parece conveniente hacer un énfasis diferenciador en los mecanismos para distribuir los recursos. Siguiendo esta línea, un enfoque en la entrega de fondos a nivel local

puede ser crucial para que la población de las ciudades portuarias vea reflejados los beneficios de este Royalty y, a su vez, mejore la percepción de los ciudadanos sobre el papel que juega el puerto en su localidad.

*Valores razonables y combinar costos no cubiertos por otras tasas*

Para garantizar la competitividad del comercio exterior, el esquema debe evitar sobrecostos desproporcionados. Se sugiere implementar un cobro a los importadores y exportadores basado en un porcentaje ad valorem de la carga, con la posibilidad de establecer excepciones para las cargas de materias primas necesarias para la producción nacional. Este enfoque, similar al utilizado en el Royalty Minero o al que recurren los puertos de la Unión Europea, permitiría obtener ingresos sin desincentivar la actividad ni provocar una deslocalización hacia puertos de países vecinos.

En este sentido, si se utilizan los 2 USD propuestos en los talleres como una cantidad viable, este impuesto podría generar una recaudación anual cercana a los 250 millones de USD (ver anexo 2)<sup>28</sup>. Es importante resaltar que este cálculo permite estimar el potencial recaudatorio bruto de un Royalty portuario de carácter general. No obstante, se trata de un ejercicio de simulación simplificada que no tiene en cuenta posibles exenciones, elasticidades de la demanda ni efectos indirectos sobre los precios o la logística. Por tanto, las cantidades proyectadas deben interpretarse como una aproximación orientativa del potencial fiscal máximo, útil para análisis comparativos y debates sobre políticas públicas.

*c. Recomendaciones sobre el mecanismo de distribución*

*Distribución en base al establecimiento de fondos*

---

<sup>28</sup> Nota metodológica: La proyección de recaudación anual presentada en el anexo n.º 2 se calculó a partir de los datos de tonelaje total de exportaciones e importaciones registrados en el Anuario Estadístico del Servicio Nacional de Aduanas de 2024. Se aplicó una tasa fija de 2 USD por tonelada movilizada, sin distinción por tipo de producto, valor añadido, origen o destino.

Se puede extraer desde la experiencia del Royalty Minero la creación de fondos específicos para distribuir la recaudación con énfasis en las regiones y comunas. Siguiendo ese modelo, el esquema portuario debe garantizar que parte significativa de la recaudación se reinvierta en las ciudades portuarias. Se podrían considerar la instauración de los siguientes tres fondos:

- Fondo para fortalecer Ciudades Portuarias: el objetivo sería compensar los impactos urbanos y ambientales.
- Fondo Regional de Infraestructura Crítica: el objetivo estaría vinculado a financiar obras estratégicas de conectividad y resiliencia.
- Fondo de Equidad Nacional: el objetivo de este financiamiento sería apoyar a comunas con menores niveles de desarrollo y capacidad de recaudación fiscal.

#### *Establecer altos niveles de transparencia en el gasto público*

Es fundamental establecer un mecanismo de rendición de cuentas públicas que incluya informes financieros auditados y acceso ciudadano. Esto también debe incluir un acceso público a los contratos, licitaciones y concursos financiados con los recursos recaudados.

#### *Participación ciudadana vinculante*

Es fundamental que las comunas portuarias fortalezcan sus consejos de ciudades puertos. Estos consejos podrán presentar anteproyectos relacionados con la compensación del impacto de la actividad portuaria, que podrán ser financiados con este royalty portuario, y tener la legitimidad social mediante consultas o plebiscitos comunales sobre proyectos específicos y prioridades donde la ciudadanía se pronuncie, previa deliberación pública.

## **6. Borrador de una propuesta de Royalty Portuario**

En base a las recomendaciones se presenta un borrador de una propuesta de Royalty Portuario configurado con los artículos más relevantes.

### **Artículo 1. Objeto de la Ley**

Se establece un impuesto denominado Royalty Portuario que funcionará como un mecanismo de compensación económica por parte de los usuarios finales de los puertos marítimos y terrestres nacionales, públicos o privados, en función del uso del espacio del borde costero, entendido como una zona limitada y estratégica, que se dedica a la actividad portuaria.

### **Artículo 2. Sujetos obligados al pago del Royalty**

Para los efectos de esta ley, el importador y el exportador estarán sujetos al pago del Royalty Portuario en función del valor de la carga transportada.

### **Artículo 3. Esquema de cobro**

El Royalty Portuario se aplicará mediante un esquema único, estableciéndose un cobro de una tasa de 2USD por cada tonelada de carga transportada, que se aplicará a los importadores y exportadores. No obstante, se podrá establecer una exención para aquellas materias primas esenciales vinculadas a productos de primera necesidad, como el trigo, con el fin de evitar cualquier impacto en los precios básicos, por ejemplo, en el precio del pan.

### **Artículo 4. Entidad responsable de la recaudación**

Corresponderá al Servicio de Impuestos Internos la recaudación y fiscalización del Royalty Portuario, así como la interpretación de sus disposiciones. El Servicio podrá impartir instrucciones y dictar órdenes al efecto, conforme al artículo 6 del Código Tributario. Los recursos recaudados serán ingresados a un Fondo Nacional de Desarrollo de Ciudades Portuarias, los cuales tendrá una distribución según lo establecido en el artículo 5.

El componente ad valorem contenido en esta ley deberá pagarse en cada transacción comercial que utilice el sistema de puertos nacionales, tanto públicos como privados.

### **Artículo 5. Esquema de distribución de lo recaudado**

Créase un Fondo de Desarrollo de Regiones y Ciudades Portuarias, cuyos recursos se destinarán al financiamiento de los gobiernos regionales a través de sus presupuestos de inversión, en base a un esquema de distribución de tres ejes:

*Recursos para Ciudades Portuarias:* este eje tendrá como objeto el fomento de planes y programas de desarrollo local, en línea con la estrategia de desarrollo de las ciudades portuarias. Se priorizarán proyectos de formación de los trabajadores portuarios y trabajadores de actividades relacionadas con las ciudades portuarias, promoción de investigación aplicada, desarrollo de tecnologías para reducir las emisiones y contaminación en las ciudades portuarias e inversiones que promuevan modelos de economía circular en las zonas portuarias.

*Recursos para la Infraestructura Crítica Regional:* los recursos que se distribuyan en este eje se destinarán para el financiamiento de inversión de obras de conectividad física y digital para optimizar y actualizar la eficiencia logística además de obras para mejorar la calidad de vida de las regiones y ciudades portuarias.

*Recursos Para la Equidad Territorial:* Los gobiernos regionales podrán realizar transferencias a los municipios con bajo índice de desarrollo que conforman la región con cargo a este fondo, dando prioridad a las ciudades no portuarias. El objetivo de estas transferencias será fomentar actividades a escala comunal que permitan reducir las brechas territoriales y evitar que los recursos se concentren solo en algunas comunas, en línea con la estrategia regional de desarrollo y las prioridades estratégicas regionales.

Las regiones y comunas beneficiarias deberán presentar planes de inversión anuales con objetivos medibles. Se incentivará que la ciudadanía participe en el levantamiento de ideas y priorización mediante consultas ciudadanas vinculantes. Al mismo tiempo, se promoverá la incorporación de representantes de la sociedad civil en los comités evaluadores de los planes de inversión.

El ministerio de Hacienda regulará la administración, operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo de Desarrollo de Regiones y Ciudades Portuarias, mediante uno o más decretos supremos.



#### **Artículo 6. Garantizar transparencia y rendición**

Créase un Consejo Nacional de Supervisión del Royalty Portuario con la representación de múltiples actores en función de garantizar altos estándares de transparencia y rendición de cuentas. El consejo tendrá la función principal de fiscalizar los usos de los fondos y elaborará un informe público anual con auditoría independiente. Se consideran habilitados para participar en el consejo representantes del gobierno central, los gobiernos regionales, municipios, actores de la sociedad civil, empresas portuarias, así como sindicatos y gremios vinculados directamente a la actividad y logística portuaria.

## 7. Referencias:

Alvar Mjelde et Al. (2019). Differentiating on port fees to accelerate the green maritime transition. *Marine Pollution Bulletin*, Volume 149, <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2019.110561>.

Biblioteca del Congreso Nacional 2016. Tarifa de Uso de Puerto: origen y eventual destino: Biblioteca del Congreso Nacional. Ley 21591 sobre el Royalty a la Minería. [Ley Chile - Ley 21591 - Biblioteca del Congreso Nacional](#)

Carmen Ruiz Hidalgo. (2012). Las Tasas Portuaria y la potestas tarifaria de las autoridades portuarias de los puertos de interés general. *Crónica Tributaria. Nueva Época*, 1(142). Recuperado a partir de <https://cronicatributaria.ief.es/ief/ct/index.php/cronica-tributaria/article/view/616>

Cornell Law University (2021). Royalty: Legal information institute Cornell University: <https://www.law.cornell.edu/wex/royalty#:~:text=Royalty%20is%20a%20compensation%20to,they%20are%20compensated%20through%20royalties>

Entropol (2024). *Maritime Dictionary: Port Charges* [https://www.maridict.com.entropol.com/port\\_charges](https://www.maridict.com.entropol.com/port_charges)  
[https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/23872/2/BCN\\_TUP\\_nov\\_2016.vf.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/23872/2/BCN_TUP_nov_2016.vf.pdf)

Krueger, R. (2014) *Focus Groups: A Practical Guide for Applied Research*. London: Sage Publications

Ley sobre Royalty a la Minería, versión única 1 enero 2024: <https://bcn.cl/3hiyu>

Parliament of Australia: Royalties and natural resources: a discussion paper. <https://parlinfo.aph.gov.au/parlInfo/search/display/display.w3p;query=Id%3A%22library%2Fprspub%2FU7T00%22;src1=sml>

Shipuniverse, 2024. Insider strategies for reducing global port fees: <https://www.shipuniverse.com/insider-strategies-for-reducing-global-port-fees/>

Anexo N°1

Contribución de la Empresa Portuaria de Valparaíso sobre impactos de un gravamen a las importaciones y exportaciones para un Royalty Portuario en Chile.

Impacto a las Exportaciones e Importaciones en Puerto de Valparaíso

<b>Exportaciones valor promedio FOB por tonelada Puerto Valparaíso 2024</b>							
<b>PRODUCTO</b>	<b>FOB/Ton 2024 (USD)</b>	<b>FOB + USD 1</b>	<b>% Aumento</b>	<b>FOB + USD 2</b>	<b>% Aumento</b>	<b>FOB + USD 3</b>	<b>% Aumento</b>
Cerezas frescas	USD 4.551	USD 4.552	0,02%	USD 4.554	0,07%	USD 4.557	0,13%
Uvas frescas	USD 1.640	USD 1.641	0,06%	USD 1.643	0,18%	USD 1.646	0,37%
Salmón del Atlántico y Pacífico congelado	USD 8.038	USD 8.039	0,01%	USD 8.041	0,04%	USD 8.044	0,07%
Cátodos de Cobre	USD 9.069	USD 9.070	0,01%	USD 9.072	0,03%	USD 9.075	0,07%
Vinos con denominación de origen	USD 2.403	USD 2.404	0,04%	USD 2.406	0,12%	USD 2.409	0,25%
Carne de bovino congelada	USD 5.418	USD 5.419	0,02%	USD 5.421	0,06%	USD 5.424	0,11%

Fuente: Empresa Portuaria de Valparaíso en el Taller Actividad Portuaria y su Contribución Económica al Desarrollo de la Comuna y Región de Valparaíso, realizado el 24 de abril de 2025.

<b>Importaciones valor promedio FOB por tonelada Puerto Valparaíso 2024</b>							
<b>PRODUCTO</b>	<b>FOB/Ton 2024 (USD)</b>	<b>FOB + USD 1</b>	<b>% Aumento</b>	<b>FOB + USD 2</b>	<b>% Aumento</b>	<b>FOB + USD 3</b>	<b>% Aumento</b>
Bananos frescos	USD 304	USD 305	0,33%	USD 307	0,99%	USD 310	1,97%
Productos laminados de acero	USD 1.277	USD 1.278	0,08%	USD 1.280	0,23%	USD 1.283	0,47%
Automóviles transporte de personas	USD 15.219	USD 15.220	0,01%	USD 15.222	0,02%	USD 15.225	0,04%
Teléfonos móviles	USD 52.214	USD 52.215	0,00%	USD 52.217	0,01%	USD 52.220	0,01%
Azúcar de Caña o remolacha	USD 1.202	USD 1.203	0,08%	USD 1.205	0,25%	USD 1.208	0,50%
Harina de trigo	USD 1.026	USD 1.027	0,10%	USD 1.029	0,29%	USD 1.032	0,58%

Fuente: Empresa Portuaria de Valparaíso en el Taller Actividad Portuaria y su Contribución Económica al Desarrollo de la Comuna y Región de Valparaíso, realizado el 24 de abril de 2025.

## Proyecciones de Recaudación

### Proyección Recaudación Exportaciones USD 2 por tonelada Puerto Valparaíso 2024

<b>PRODUCTO</b>	<b>RECAUDACIÓN USD 2</b>
Cerezas frescas	USD 659.429
Uvas frescas	USD 719.294
Salmón del Atlántico y Pacífico congelado	USD 11.170
Cátodos de Cobre	USD 263.355
Vinos con denominación de origen	USD 157.746
Carne de bovino congelada	USD 252
<b>TOTAL</b>	<b>USD 1.811.245</b>

Fuente: Empresa Portuaria de Valparaíso en el Taller Actividad Portuaria y su Contribución Económica al Desarrollo de la Comuna y Región de Valparaíso, realizado el 24 de abril de 2025.

### Proyección Recaudación Importaciones USD 2 por tonelada Puerto Valparaíso 2024

<b>PRODUCTO</b>	<b>RECAUDACIÓN USD 2</b>
Bananos frescos	USD 22.114
Productos laminados de acero	USD 1.907.467
Automóviles transporte de personas	USD 287.180
Teléfonos móviles	USD 4.894
Azúcar de Caña o remolacha	USD 177.505
Harina de trigo	USD 4.287
<b>TOTAL</b>	<b>USD 2.403.447</b>

Fuente: Empresa Portuaria de Valparaíso en el Taller Actividad Portuaria y su Contribución Económica al Desarrollo de la Comuna y Región de Valparaíso, realizado el 24 de abril de 2025.

### Proyección de Recaudación Royalty Portuario en Puerto de Valparaíso

<b>EXPORTACIONES</b>	<b>USD 1.811.245</b>
<b>IMPORTACIONES</b>	<b>USD 2.403.447</b>
<b>TOTAL PROYECCIÓN DE RECAUDACIÓN</b>	<b>USD 4.214.692</b>

Fuente: Empresa Portuaria de Valparaíso en el Taller Actividad Portuaria y su Contribución Económica al Desarrollo de la Comuna y Región de Valparaíso, realizado el 24 de abril de 2025.

Anexo N°2<sup>29</sup>

**Proyección de Recaudación Anual utilizando como referencia una tasa de 2USD**

	Tonelaje	RECAUDACIÓN USD 2
Exportaciones	65.824.910	USD 131.649.820
Importaciones	58.782.888	USD 117.565.776
<b>TOTAL</b>	<b>124.607.798</b>	<b>USD 249.215.596</b>

Fuente: Creación propia a partir Anuario Estadístico Servicio Nacional de Aduana 2024

---

<sup>29</sup> Proyección de datos a partir del Anuario Estadístico Servicio Nacional de Aduana 2024  
[https://www.aduana.cl/aduana/site/docs/20181214/20181214113928/anuario\\_estadistico\\_aduanas\\_2024.pdf](https://www.aduana.cl/aduana/site/docs/20181214/20181214113928/anuario_estadistico_aduanas_2024.pdf)