Proyecto de reforma constitucional que establece un royalty portuario

Fundamentos.

Chile, como país marítimo por excelencia, cuenta con una extensa costa que alberga puertos estratégicos para el comercio internacional y el desarrollo económico. Sin embargo, históricamente, las ciudades y regiones que albergan estas infraestructuras no han recibido una compensación justa y equitativa por los impactos ambientales, sociales y urbanos derivados de su operación[1]. Esta situación ha generado un creciente debate sobre la necesidad de establecer una compensación económica portuaria que permita recibir y distribuir los beneficios económicos de la actividad portuaria hacia las comunidades locales, fortaleciendo la descentralización y promoviendo un desarrollo territorial equilibrado[2].

Los antecedentes legislativos revelan esfuerzos previos por abordar esta problemática. La Ley N°19.542, que moderniza el sector portuario estatal (1997), y el Decreto Ley N°2.398, que establece un impuesto del 40% sobre las utilidades de las empresas portuarias (1978), han sentado bases para una mayor contribución fiscal. No obstante, estos mecanismos carecen de una destinación específica hacia las regiones y comunas portuarias, limitando su capacidad para mitigar las externalidades negativas y financiar proyectos de desarrollo local.

A nivel internacional, países como España, Francia y Argentina han implementado sistemas de tasas y cánones portuarios que vinculan directamente la recaudación con el desarrollo de las ciudades y regiones portuarias. En España, por ejemplo, según la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (2022) las tasas por uso de servicios portuarios se destinan al mantenimiento de infraestructuras y a proyectos comunitarios. Francia, por su parte, aplica cánones diferenciados según el tipo de carga y buque, cuyos ingresos financian la modernización portuaria y la mitigación ambiental[3]. Estos ejemplos demuestran que es posible conciliar la competitividad portuaria con la justicia territorial[4].

La experiencia de Valparaíso, plasmada en el “Acuerdo por Valparaíso 2023”, ilustra la demanda concreta de las comunidades portuarias[5]. Este acuerdo promueve una

---

[1] Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2014). Informe sobre la naturaleza jurídica del aporte portuario (Boletín N° 9383-05). https://www.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/20430/6/JPC%20Naturaleza%20juridica%20de%20Aporte%20Portuario_v6.pdf

[2] AGORECHI. (2023). Presentación ante Comisión de Hacienda: Proyecto "Regiones más fuertes". https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=279904&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

[3] Observatoire Portuaire Maritime, 2023. https://www.observatoire-portuaire.fr/volet-juridique/Droits-de-port

[4] En Cavada Herrera, J. P. (2023). Tasa o impuesto portuario, en Chile y legislación extranjera. Biblioteca del Congreso Nacional. https://www.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/34307/2/Tasa_portuaria.pdf

[5] Gobierno Regional de Valparaíso, 2023. https://rvl.uv.cl/noticias/8487-acuerdo-por-valparaiso-hacia-una-nueva-relacion-ciudad-puerto

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 01-10-2025 13:24 VIRTUAL

nueva relación entre la ciudad y el puerto, incluyendo la participación de autoridades regionales en los directorios de empresas portuarias y la creación de fondos específicos para mitigar impactos urbanos. En especial, el acuerdo por Valparaíso plantea que "... la nueva relación entre la región, la ciudad y el puerto debe estar orientada a permitir a los habitantes acceso a mayores grados de bienestar y a una calidad de vida más justa y amable. Este objetivo -en una medida relevante- requiere avanzar hacia estructuras de aporte económico de la actividad logístico-portuaria a las ciudades y las regiones donde se desarrolla." .

Las externalidades negativas de la actividad portuaria —como el desgaste de infraestructuras, la contaminación y la congestión— justifican la creación de una compensación. Ciudades como San Antonio y Valparaíso han evidenciado cómo el crecimiento portuario incrementa la presión sobre servicios públicos y espacios urbanos, sin que existan mecanismos automáticos de compensación. Una compensación económica permitiría destinar recursos específicos a proyectos de desarrollo la mantención de vialidad, la expansión de áreas verdes y la protección del patrimonio cultural.

La comparación con el sector minero es ilustrativa. Mientras la minería cuenta con un royalty que destina parte de sus utilidades a las regiones productoras, el sector portuario carece de un instrumento similar, pese a su relevancia estratégica. En tal sentido, establecer una tasa cerraría, en parte, esta brecha en el nivel local, asegurando que las regiones costeras reciban una porción justa de los ingresos generados por su posición geográfica y sus recursos naturales. Esto no solo es una cuestión de equidad, sino también de cohesión territorial[6].

La transparencia en la rendición de cuentas es otro pilar fundamental. Plataformas digitales que publiquen en tiempo los montos recaudados, su distribución y los proyectos financiados generarían confianza ciudadana y accountability[7]. Esto ya se ha implementado parcialmente en iniciativas como el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), cuyos avances son públicos y auditables.

El principio de equidad exige que todas las empresas que aprovechen bienes públicos (como el dominio costero) contribuyan por igual. Francia, por ejemplo, aplica una tasa específica sobre residuos de buques, cuyos recursos se destinan a plantas de tratamiento[8]. Chile podría replicar este modelo, alineándose con sus compromisos internacionales en materia climática.

La vinculación de la redistribución con la planificación territorial es otro aspecto relevante. Los planes reguladores comunales y regionales deberían incorporar zonas de amortiguamiento y corredores logísticos que minimicen conflictos entre puertos y áreas urbanas. Los fondos podrían financiar estudios técnicos, realojos de

[6] Comisión Presidencial en Descentralización y Desarrollo Regional. (2014). Propuesta de Política de Estado y Agenda para la Descentralización y el Desarrollo Territorial de Chile. Gobierno de Chile. https://proactiva.subdere.gov.cl/handle/123456789/70

[7] Ibid.

[8] Observatoire Portuaire Maritime, 2023. https://www.observatoire-portuaire.fr/volet-juridique/Droits-de-port

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 01-10-2025 13:24 VIRTUAL

comunidades afectadas y proyectos de integración urbano-portuaria, como el Parque Barón en Valparaíso, que combina espacios públicos y operaciones logísticas[9].

El fortalecimiento de la gobernanza portuaria es imprescindible. La participación de representantes regionales y municipales en los directorios de empresas portuarias, como propone el "Acuerdo por Valparaíso", aseguraría que las decisiones estratégicas consideren las necesidades locales. Además, la creación de consejos público-privados, con participación de sindicatos, cámaras de comercio y ONGs, fomentaría la corresponsabilidad en la gestión de los recursos del royalty.

La experiencia de la Asociación de Municipalidades de Ciudades Puerto refuerza la necesidad de una legislación nacional. Sus propuestas, como una compensación basado en toneladas de carga transferidas o ingresos brutos de las empresas portuarias, han sido respaldadas por alcaldes y gobernadores, evidenciando un consenso político amplio[10] .

Este mecanismo, combinado con una gestión transparente y participativa, no solo fortalecerá las regiones, sino que también sentará un precedente para otros sectores estratégicos, consolidando a Chile como un país que prioriza la equidad territorial y el bienestar colectivo[11].

Idea matriz. El objetivo de este proyecto de Reforma Constitucional es fortalecer el desarrollo de las regiones y ciudades puerto mediante un mecanismo de compensación económica en favor del Estado por el uso de terminales marítimos, equivalente a un dólar estadounidense por tonelada transferida, destinando los fondos recaudados a las comunas y gobiernos regionales asociados a estos puertos, con el fin de financiar proyectos de infraestructura pública, educacional, transporte, desarrollo regional y comunal. Del mismo modo, se incluyen en este instrumento los puertos terrestres, considerando que su actividad genera similares externalidades negativas en las comunas y regiones donde se emplazan sin que exista una adecuada compensación.

Si se consideran los datos de la transferencia de carga por puertos chilenos durante 2024 con una carga de 111.103.170 toneladas, esta compensación a nivel nacional podría haber ascendido a una recaudación aproximada anual de US$ 111 millones de dólares[12], distribuidos regionalmente de la siguiente manera:

---

[9] AGORECHI, 2023. Op. cit.

[10] Revista Mundo Marítimo, 2023. Asociación de Ciudades Puerto propone un royalty a empresas portuarias. https://mundomaritimo.cl/noticias/asociacion-de-ciudades-puerto-propone-un-royalty-a-empresas-portuarias

[11] AGORECHI, 2023. Op. cit.

[12] Portal Portuario (2025) "Puertos y terminales chilenos transfieren 111 millones de toneladas de carga en 2024" https://portalportuario.cl/puertos-y-terminales-chilenos-transfieren-111-millones-de-toneladas-de-carga-en-2

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 01-10-2025 13:24 VIRTUAL

Región	En régimen (USD 1)
Arica y Parinacota	315.415
Tarapacá	9.449.025
Antofagasta	22.463.229
Atacama	16.905.186
Coquimbo	3.463.940
Valparaíso	34.221.833
Bío Bío	19.561.100
Araucanía	31
Los Ríos	746.566
Los Lagos	2.400.164
Aysén	62.596
Magallanes	1.374.623

Si se hubiese aplicado el mecanismo de compensación al año 2024, con una transferencia de 111.103.170 toneladas en puertos chilenos, el Estado hubiese recaudado aproximadamente US$111 millones anuales. Si se considera la transferencia de carga promedio anual entre 2017- 2024 la recaudación a nivel nacional ascendería a US 114 millones de dólares.

Esta cifra no es marginal, equivale, por ejemplo, en el caso de las comunas portuarias de la región de Valparaíso, a que US$17,1 millones hubiesen llegado directamente a sus presupuestos, mientras que otros US$17,1 millones se habrían distribuido en la región a través proyectos de inversión del Gobierno Regional, financiando obras en comunas no portuarias como Viña del Mar, Casablanca o Cartagena[1314]. En otras regiones con alta actividad portuaria también se percibiría un beneficio significativo como en las regiones de Antofagasta (US$22,4 millones) y Bío

024/#:~:text=PortalPortuario,-Principal%20medio%20especializado&text=Los%20puertos%20y%20terminales%20chilenos,tr%C3%A1mites%20generados%20en%20sus%20oficinas.

[13] Puerto Valparaíso cierra 2024 con aumento de 2,4% en la transferencia de carga, disponible en https://www.puertovalparaiso.cl/puerto-valparaiso-cierra-2024-con-aumento-de-2-4-en-la-transferencia-de#:~:text=transferencia%20de%20carga-,Puerto%20Valpara%C3%ADso%20cierra%202024%20con%20aumento%20de%202%2C4%25%20en,destacando%20uvas%2C%20manzanas%20y%20cerezas

[14] Transferencia de carga en Puerto San Antonio aumentó más del 10% en 2024 y rozó récord en movimiento de contenedores, disponible en https://www.puertosanantonio.com/transferencia-de-carga-en-puerto-san-antonio-aumento-mas-del-10-en-2024

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 01-10-2025 13:24 VIRTUAL

Bío (US$19,5 millones), reflejando el principio de que donde se genera el impacto se recibe la compensación.

Por otra parte, el proyecto obliga a destinar los fondos provenientes de la actividad portuaria a infraestructura educacional, salud, patrimonial, transporte y otras obras de desarrollo comunal y/o regional, áreas donde Chile presenta déficits históricos, especialmente en zonas portuarias expuestas a congestión y contaminación. Hoy, las empresas marítimas utilizan infraestructura pública (puertos, vías de acceso, fiscalización aduanera) sin compensar directamente a las comunidades que sufren su impacto ambiental y urbano.

Chile enfrenta una alta centralización fiscal, donde los municipios dependen de transferencias del gobierno central. Este mecanismo les daría recursos autónomos y estables, vinculados a la actividad económica de su territorio. Por ende, la compensación propuesta es una herramienta de justicia territorial y desarrollo sostenible que permitiría reducir desigualdades entre comunas portuarias y no portuarias, financiar infraestructura urgente sin depender del presupuesto central y fortalecer la relación puerto-ciudad.

Los datos demuestran que, incluso con una tarifa moderada (US$1/tonelada), el impacto presupuestario para municipios sería transformador, especialmente en regiones con alta carga portuaria.

Por las razones expuestas, los diputados y diputadas firmantes vienen a presentar el siguiente:

Proyecto de Reforma Constitucional

Agréguense los siguientes artículos 110 bis y 110 ter nuevos; y la disposición transitoria Quincuagésima Tercera nueva, en la Constitución Política de la República:

Artículo 110 bis.- Con el objeto de promover la descentralización y el desarrollo de las regiones y ciudades puerto, establécese una compensación en favor del Estado por el uso de los terminales marítimos del territorio nacional, equivalente a un dólar estadounidense por tonelada transferida, que deberá ser pagada por las empresas navieras de transporte marítimo de carga, usuarias de los terminales marítimos.

En el caso de los puertos terrestres, la compensación será pagada por los importadores y exportadores.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
01-10-2025
13:24
VIRTUAL

El 50% de los recursos recaudados ingresarán al presupuesto de las comunas de localización de los terminales marítimos y el 50 % restante se ingresarán al presupuesto del respectivo Gobierno Regional.

Artículo 110 ter.- Los recursos recaudados en virtud de la compensación establecida en el artículo anterior serán destinados al financiamiento de proyectos de infraestructura educacional, de salud, patrimoniales, de transporte y otras obras de desarrollo comunal o regional.

Disposición Quincuagésima Tercera transitoria.- Durante el primer año de vigencia de lo dispuesto en el artículo 110 bis, la compensación ascenderá a 33 centavos de dólar estadounidense por tonelada; a partir del segundo año de vigencia la compensación ascenderá a 66 centavos de dólar estadounidense por tonelada. A contar del tercer año entrará en vigencia la compensación establecida en el artículo 110 bis.

LUIS CUELLO PEÑA Y LILLO
DIPUTADO
REGIÓN DE VALPARAÍSO

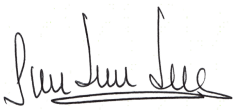
OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
01-10-2025
13:24
VIRTUAL



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LUIS CUELLO P.



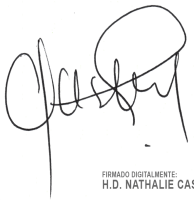
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MATIAS RAMÍREZ P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MARIA CANDELARIA ACEVEDO S.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. KAROL CARIOLA O.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. NATHALIE CASTILLO R.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JUAN SANTANA C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DIEGO IBAÑEZ C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CRISTIAN TAPIA R.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DANIELLA CICARDINI M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DANIEL MANOUCHEHRI L.

