

**Proyecto de acuerdo de los Honorables Senadores señor Kusanovic, señoras Aravena, Carvajal, Ebensperger, Gatica, Provoste y Sepúlveda, y señores Castro González, Castro Prieto, Chahuán, Coloma, Cruz-Coke, Durana, Edwards, Flores, Galilea, Huenchumilla, Keitel, Kuschel, Moreira, Prohens, Pugh, Sanhueza, Van Rysselberghe, Velásquez y Walker, con el que solicitan a Su Excelencia el Presidente de la República que, si lo tiene a bien, analice la actualización de la normativa aduanera que estatuye el régimen aplicable a los vehículos importados en zonas francas, con la finalidad de liberar a sus adquirentes del pago de derechos de importación, en los casos que señalan.**

#### Fundamentos

1.- En el mundo existen más de 2.000 zonas francas, que constituyen herramientas de política pública que han tenido por objeto el potenciamiento de las exportaciones, el desarrollo industrial, la promoción del empleo, poblamiento y desarrollo de alguna región extrema, como en nuestro país, donde se ha orientado especialmente al desarrollo de Zonas Extremas, lejanas a los centros de transferencia del mundo.

Una de las medidas adoptadas por nuestro país para fomentar el desarrollo y el poblamiento, a través de la zona franca de Iquique, de Punta Arenas y la zona franca de Extensión de la Región de Aysén, fue eximir a sus residentes del pago de derechos, impuestos y demás gravámenes que perciban las Aduanas, respecto de vehículos importados, lo que constituye un beneficio que reduce significativamente su costo de adquisición para los residentes de estas regiones. Sin embargo, existen una serie de limitaciones prácticas que desincentivan su uso, al estar sujetos a una serie de restricciones para su libre circulación en el resto del país y una eventual comercialización fuera de la zona franca.

En efecto, para que un vehículo adquirido en zona franca pueda circular sin restricciones o ser vendido a una persona residente fuera de la región, es necesario cumplir con un procedimiento de liberación o desafectación, cuya modalidad varía según su finalidad. En este contexto, el régimen actual distingue entre:

- Circulación temporal mediante Pasavante: Documento que permite el uso del

vehículo fuera de la zona franca por hasta 90 días anuales, prorrogables en casos calificados.

- Internación vehicular fuera de la zona franca: Permite el uso del vehículo sin restricciones geográficas, pero con ciertas limitaciones administrativas y tributarias.
- Liberación o desafectación definitiva: Otorga plena libertad de uso y disposición del vehículo, sin restricciones ni obligaciones tributarias adicionales.

2 .- Como puede apreciarse, para desafectar e internar definitivamente un vehículo adquirido en zona franca hacia el resto del país, el procedimiento vigente es complejo y oneroso, ya que está sujeto a requisitos administrativos, plazos específicos y el pago de impuestos, regulados en el artículo 35 de la Ley N° 13.039 y diversas resoluciones administrativas. Dicho marco normativo no otorga automáticamente beneficios arancelarios para la internación de un vehículo en el resto del país, sino que establece quiénes pueden acceder a la franquicia, los requisitos que deben cumplir y la forma en que se calculan los impuestos aplicables.

En este sentido, el propietario del vehículo debe pagar los derechos e impuestos vigentes al momento de la internación, los que contemplan el 6% del valor CIE (Costo, Seguro y Flete) y el IVA sobre dicho valor, descontando las sumas ya abonadas en la zona de tratamiento aduanero especial.

Estas restricciones actuales han quedado obsoletas y no responden a la realidad económica y social de las regiones extremas. La necesidad de modernizar este régimen es evidente, considerando que otros países con sistemas similares, como Argentina, han flexibilizado sus restricciones para integrar sus zonas francas con el resto del territorio nacional y garantizar que los residentes experimenten un beneficio efectivo.

3 .- En este contexto, se propone que los vehículos adquiridos en zonas francas queden liberados de toda prohibición luego de cinco años desde su adquisición, sin necesidad de pago alguno, replicando - en este sentido - un modelo similar al impuesto por Argentina en Tierra del Fuego, la cual, mediante su Ley N.º 19.640, establecieron un Régimen de Promoción Económica en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Antártico Sur, con el objetivo de fomentar el desarrollo de la referida zona insular y de integrar dicha área con la economía del territorio continental, en donde cualquier tipo de actividad económica, esto es, industrial, comercial, servicios, extractivas, entre otras, que ocurra dentro de la Provincia, realizada por una persona natural o jurídica, recibe los beneficios

del Régimen.

Lo que, en otras palabras, significa que los beneficios que se siguen de este tipo de Régimen, son de carácter objetivo, toda vez que "estos derivan automáticamente del hecho de que la actividad económica tenga lugar en la Provincia y en el caso de los bienes, de que estos se encuentren radicados en ella o se importen a la misma". Así, "los beneficios no se encuentran asociados a determinadas personas o sujetos que hubieren recibido una admisión formal al Régimen, sino que estos se vinculan a la actividad que cualquier persona o sujeto desarrolle dentro de la Provincia".

Este modelo ha demostrado ser una política eficaz para promover el desarrollo de Tierra del Fuego y mejorar la movilidad de sus habitantes. Lo que, sin duda, ha fortalecido la presencia de la población argentina en la Isla de Tierra del Fuego, en comparación con el desarrollo que ha tenido la región de Magallanes, más aún, si comparamos su número de habitantes, que bordea los 166 mil, en comparación con los 500 mil que se encuentran en las provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego en Argentina. Más patente aun la diferencia que han generado las políticas de fomento en Tierra del Fuego y hacia el sur austral, si consideramos que Argentina cuenta hoy con más de 185 mil habitantes, y nosotros con una población que no supera los 8.300 habitantes.

4 .- Una diferencia abismante que debe ser contrastada con otro factor que está amenazando la zona austral del país y nuestra presencia soberana, y es la preocupante baja natalidad están experimentando las regiones del país, especialmente en las zonas extremas del país. Así, por ejemplo, si en 2003 en la Región de Magallanes la tasa de natalidad era de 14,3 nacimientos por cada habitante, para el 2017 había disminuido a 11,3 y recientemente en 2021 se redujo a solo 8,3. Lo que sin duda genera un enorme desafío para el Estado, de promover mejores condiciones y fomentar su poblamiento con medidas efectivas que permitan cumplir estos objetivos.

Dejando en evidencia que las medidas vigentes deben ser revisadas y actualizadas, especialmente en regiones extremas de Chile, como Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena, que enfrentan dificultades demográficas debido al alto costo de vida, la falta de conectividad y la limitada infraestructura de transporte. Estas condiciones han provocado una migración sostenida hacia otras zonas del país, afectando el desarrollo económico y la provisión de servicios públicos.

5 .- Por ello, proponemos en primer término, avanzar revisando la restricción para la internación definitiva de vehículos, que obliga a los residentes a pagar altos impuestos

incluso luego de cinco años de su adquisición, lo que genera efectos negativos, tales como: el desincentivo a la renovación del parque automotriz, ya que los propietarios no pueden vender libremente sus vehículos y afectación de la movilidad de los habitantes de zonas extremas, donde el automóvil es una necesidad más que un lujo.

La restricción sobre los vehículos adquiridos en zona franca impacta directamente la movilidad de los residentes, encareciendo el transporte en una región donde el automóvil es una necesidad fundamental. Desde una perspectiva geopolítica, es fundamental fortalecer la presencia chilena en el extremo sur del país.

Además, la recaudación fiscal obtenida por concepto de internación con el pago de tributos después de cinco años tiene un impacto marginal en los ingresos fiscales. En contraste, su eliminación incentivaría la compra y circulación de vehículos en la región, dinamizando la economía local y aumentando el flujo comercial en las zonas extremas.

En definitiva, necesitamos medidas urgentes - como la propuesta - que contribuyen a facilitar la movilidad y reducir los costos de vida de los habitantes en zonas extremas, las que resultan claves en el contexto actual para revertir el despoblamiento e incentivar la permanencia de sus habitantes que permitan resguardar nuestra soberanía en zonas aisladas.

Por las razones antes expuestas, es que los Honorables Senadores que suscriben vienen en proponer a la Sala la siguiente moción:

**Solicita a S. E. el Presidente de la República, la actualización de la normativa aduanera, con el objeto de modificar el régimen que rige a los vehículos importados por medio de zona franca, a fin de liberarlos del pago de derechos de importación luego del quinto año desde la fecha de su adquisición.**