



MARCO GUTIÉRREZ V.

Un beneficio anual de hasta US\$ 245 millones en reducción de tarifas de fletes marítimos generaría la puesta en marcha de una nueva ley de cabotaje en Chile.

Así lo estima el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), cuyo titular, Juan Carlos Muñoz, acudió hace unos días a la comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura del Senado para detallar los alcances del proyecto que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para impulsar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo.

La iniciativa, que cursa su segundo trámite constitucional, permitiría que naves extranjeras aprovechen en Chile su capacidad ociosa en su ruta de salida, pudiendo hacer cabotaje por el total de la carga de comercio exterior descargada.

Entre los datos que expuso el ministro, indicó que el mercado del cabotaje se ha mantenido relativamente constante en más de 20 años, en cerca de los 12,5 millones de toneladas y concentrado en pocos operadores. Como ejemplo de las altas tarifas dijo que mover carga entre San Antonio y Punta Arenas cuesta US\$ 2.826 por contenedor, 4,6 veces más que la ruta internacional entre San Antonio y Callao (Perú), que tiene un valor de US\$ 609, por la distancia equivalente.

Efecto económico

El cabotaje —transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga o pasajeros, entre puntos del territorio nacional— está reservado a naves chilenas, aunque existen excepciones. Una de ellas tiene relación con permisos especiales o *wavier*, y otra, con barcos arrendados por navieras chilenas con promesa u opción de compra.

Muñoz sostuvo que es necesaria

Ministerio de Transportes también visualiza beneficios para Enap y Codelco

Cabotaje: Gobierno ve impacto anual de hasta US\$ 245 millones por baja en tarifas, pero naviera chilena discrepa

Compañía ligada al grupo Urenda cuestionó la estimación en ahorros del Ejecutivo y acusó "falta de discusión técnica" en el proyecto de ley que se tramita en el Congreso.



El MTT dijo que mover carga entre San Antonio y Punta Arenas cuesta US\$ 2.826 por contenedor, 4,6 veces más que la ruta internacional entre San Antonio y Callao (Perú).

rio sacar la nueva ley para, entre otros, elevar la competencia y productividad en el transporte marítimo nacional; evitar las consecuencias negativas de cierres de puertos; aprovechar capacidad ociosa de naves; reducir las emisiones de CO₂; y promover la inversión extranjera, facilitando la constitución de empresas navieras en Chile. "Hay una importante distinción respecto del proyecto original que presentó el

gobierno anterior a través del exministro (Ignacio) Briones y Claudio Agostini, en que se abría el cabotaje a las empresas extranjeras. Acá estamos haciendo un proyecto de ley que mantiene el cabotaje en bandera nacional, facilitando al mismo tiempo la constitución de empresas navieras en Chile", sostuvo.

Con relación al impacto económico, señaló que el beneficio anual asociado a menores tarifas

—tras una nueva normativa— estaría alrededor de los US\$ 118 millones en un escenario muy conservador, y US\$ 245 millones en uno menos conservador.

Indicó que las tarifas de los fletes en graneles líquidos podrían disminuir entre 20% y 39%, mientras que en carga general se reducirían entre 19% y 39%.

Asimismo, la autoridad mencionó que la iniciativa podría generar ganancias para Enap, de

US\$ 27 millones anuales, y Codelco, por entre US\$ 14 millones y US\$ 21 millones anuales, relacionadas al transporte.

El presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández, señaló que "es un buen proyecto, en el sentido de que reconoce que cualquier contenedor que ingresa a Chile, ya sea lleno o vacío, es un contenedor de comercio exterior y no está sujeto a un cabotaje".

Destacó que si una nave no puede descargar en San Antonio por razones climáticas y lo hace en San Vicente (Biobío), ese mismo barco podría recoger los contenedores en otro viaje y depositarlos en el destino original que era San Antonio. Advertió, de todos modos, que se debe precisar bien esto en la redacción de la ley.

Crítica

Según informó a mediados de 2023 la Fiscalía Nacional Económica (FNE) en la Cámara de Diputados, el rubro del cabotaje está "altamente concentrado", donde cuatro actores comparten el 76% de la actividad. Estos son Ultrana (44%), Compañía Ma-

ritima Chilena (23%), Navimag Carga (6,2%) y Transportes Marítimos Kochifas (3,1%).

Felipe Arriagada, gerente general del Grupo Empresas Navieras (GEN, de la familia Urenda), que a través de su filial Compañía Marítima Chilena participa en el cabotaje, se refirió con una mirada crítica al proyecto. "Acusamos una falta de discusión técnica con todas las áreas involucradas y manifestamos ciertas preocupaciones sobre los supuestos y cálculos presentados. Los ahorros proyectados, estimados entre US\$ 118 millones y US\$ 245 millones anuales, nos parece que no reflejan la realidad del sector naviero nacional", indicó. Añadió que "no podemos comparar el costo de Callao versus Punta Arenas, considerando que estos puertos distan radicalmente en su eficiencia operativa, disponibilidad y características".

Arriagada destacó que el tema de la reciprocidad debe ser contemplado. "Es una de las partes relevantes que tendría que evaluarse con todos los actores en la mesa y con una mirada global del problema. No parece haber sentido que puedan actuar actores internacionales, de un país particular, si en ese país no se permite que chilenos, extranjeros, operen".

TRÁMITE
 El proyecto de cabotaje cursa su segundo trámite constitucional en el Senado.