



Ministro Muñoz apela a las “altas tarifas” como un argumento para cabotaje

Comisión de Intereses Marítimos escuchó la exposición del secretario de Estado, quien habló de pérdida de eficiencia y competitividad.

En una extensa exposición, que incluyó cálculos y comparaciones inéditas, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, defendió ante la comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura del Senado el proyecto que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para promover la competencia en el mercado del cabotaje marítimo.

La idea matriz de la iniciativa, que cursa su segundo trámite constitucional, es “disponer la apertura del cabotaje marítimo con el propósito de crear condiciones para optimizar la cadena logística y el transporte multimodal”, dijo Muñoz.

Agregó que el texto da respuesta a “la pérdida de eficiencia y productividad” del sector por lo que el ministro califica como un estancamiento del mercado, que se ha mantenido relativamente constante durante más de 20 años, con movimientos cercanos a las 12,5 millones de toneladas.

Acompañado de un gráfico, Muñoz dijo que la situación actual mantiene “altas tarifas”. Ejemplificó con que “mover carga entre San Antonio y Punta Arenas cuesta US\$2.826, lo que es 4,6 veces más que el cobro en la ruta internacional entre San Antonio y Callao (Perú), que cuesta US\$609 por la distancia equivalente”.

También aludió a la existencia de “ineficiencias operativas, con cierres de puertos y doble pago de recorrido”.

Sobre el proyecto de ley, Muñoz fue enfático en que “se mantiene cerrado el cabotaje”, ya que la iniciativa legal preserva la definición actual del rubro y se excluye al transporte

de carga de comercio exterior entre puertos chilenos.

Sobre el cabotaje de pasajeros, el ministro Muñoz manifestó que el texto mantiene el actual umbral de 400 personas, es decir, solo cruceros de mayor capacidad pueden hacer este tipo de operaciones.

En la Ley de Navegación, indicó que se eliminan barreras administrativas para permitir que existan más empresas navieras constituidas en Chile. Estas empresas deberán cumplir con la ley laboral chilena y tributar en Chile.

Respecto a la nacionalidad de la tripulación para tener bandera nacional, el ministro aclaró que se mantiene la ley vigente que exige que el capitán, el primer oficial y el 100% de los tripulantes sean chilenos.

MUJERES MERCANTES

Durante la sesión también intervino la presidenta del sindicato Interempresas Mujeres Mercantes Chile, María Gaete, quien enfatizó que quieren que la marina mercante siga siendo 100% nacional, además de proteger los puestos de trabajo.

En esa línea, cuestionó varios puntos del proyecto que defiende el Gobierno, entre ellos la baja de tarifas. “La ruta de salida es un cabotaje solapado”, advirtió.

La comisión de Intereses Marítimos seguirá analizando el proyecto de ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación en su próxima reunión, pactada para el 2 de octubre. A dicha sesión están invitados el presidente del Sindicato Naviera Orca, César Rojas, y el presidente del Sindicato Transmarchilay, Ismael García. ■