



Reforma al cabotaje

Hace pocos días, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Juan Carlos Muñoz, acudió al Senado para exponer los alcances del proyecto que impulsa la competencia en el mercado del cabotaje marítimo. En concreto, se trata de una iniciativa que permitirá que las naves extranjeras aprovechen su capacidad ociosa en Chile, facilitando el transporte entre distintos puntos del territorio nacional.

En la visión del ministro, la reforma permitirá elevar la productividad en el transporte marítimo; evitar las consecuencias negativas por cierre de puertos; reducir las emisiones de CO₂, y promover la inversión extranjera, agilizando la constitución de nuevas empresas navieras en Chile. La reforma —un proyecto originalmente enviado al Congreso por el último gobierno del Presidente Piñera— significaría un beneficio anual que rondaría los US\$ 245 millones, generando, por ejemplo, ganancias de hasta US\$ 27 millones anuales para Enap y otros US\$ 21 millones para Coldelco, según la autoridad.

Cabe recordar, en otra arista del tema, que la Fiscalía Nacional Económica ha advertido de una excesiva concentración en el cabotaje, donde hoy tres cuartas partes de la actividad se aglutinan en cuatro actores. La fórmula actualmente impulsada por el Gobierno mantiene en principio esta actividad en bandera nacional, pero esta-

Es importante sincerar intereses y contrastarlos con el beneficio de los cambios para el conjunto de la sociedad.

blece excepciones; entre otras, la de que naves extranjeras puedan cumplir estas tareas en su ruta de salida desde los puertos chilenos. También considera un sistema de *wai-vers* o permisos anuales cuando no existan servicios de línea regulares prestados por navieras nacionales.

Sin duda, cabe alentar el avance de este proyecto, en particular a la luz de las muchas dificultades que han enfrentado en los últimos quince años distintas reformas que permitirían aumentar la deteriorada productividad de nuestra economía. La propia apertura del cabotaje es una muestra de ello: sucesivos gobiernos han intentado sacar adelante iniciativas en esta línea, hasta ahora sin éxito. Pero la lista es mucho más extensa, e incluye desde materias como el sistema notarial hasta las discusiones sobre el impuesto al diésel, enfrentadas a la resistencia de poderosos gremios. Ciertamente, el debate respecto de este tipo de reformas debe incorporar a todos los actores y áreas que se verían impactados, pero también se deben sincerar los intereses de cada uno y contrastarlos con el beneficio de los cambios para el conjunto de la sociedad.

En la dificultad del país para avanzar en reformas necesarias inciden sin duda las disfuncionalidades de nuestra institucionalidad política, pero también la mirada pequeña y el cálculo de quienes prefieren ceder a presiones antes que pagar el costo de enfrentarlas.