

DIARIO FINANCIERO

Inicio > Economía y Política > Actualidad

Actualidad

Gobierno presentará en marzo cerca de una docena de indicaciones al proyecto de ley sobre cabotaje

Ministro Grau explica que con los cambios se busca aumentar la competencia en el sector y solucionar problemas de eficiencia, los que impactarán a privados y a empresas estatales como ENAP y Codelco.

Por: Montserrat Toledo | Publicado: Lunes 6 de febrero de 2023 a las 13:24 hrs.



Foto: Agencia Uno



Aumentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo ha sido un objetivo compartido por varios gobiernos, y la administración del Presidente Gabriel Boric no es la excepción. Como parte de la Agenda de Productividad, **los ministerios de Economía y Transporte presentarán en marzo cerca de una docena de indicaciones al proyecto de ley sobre la materia, que ingresó en agosto de 2021 el entonces Ejecutivo.**

El titular de Economía, Nicolás Grau, explica que el cabotaje marítimo contempla el transporte de bienes a través del mar entre distintas localidades nacionales. **“No tiene que ver ni con la importación ni con la exportación, sino que con el flujo al interior del país”,** precisa.

El proyecto de ley en tramitación detalla que “el cabotaje de carga, entendido como el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, se encuentra reservado a las naves de bandera nacional”. Y agrega que, excepcionalmente, las naves mercantes de bandera extranjera pueden realizar cabotaje de carga en tres casos: licitación, permiso especial o waiver y reputación de naves.

Grau plantea que en el marco legal actual existen “múltiples restricciones” respecto a la tripulación de esas naves y sobre quiénes pueden proveer el servicio. Y eso se traduce en que “hay un alto nivel de concentración, lo que implica costos muy altos en este transporte y que ciertas rutas que se podrían realizar no se realizan”, detalla el ministro, que se avala en lo que recomienda la Fiscalía Nacional Económica.

Esto lleva a “procesos logísticos engorrosos e ineficientes”, se lee en la Agenda de Productividad, que alerta que “trasladar carga entre puertos chilenos cuesta lo mismo o más que entre Chile y Asia”. Esto se traspasa a los consumidores finales, que deben pagar precios más altos por los bienes importados.

Grau agrega que en algunos casos la normativa lleva a transportar mercancías por vía terrestre cuando en realidad se podría hacer por ruta marítima. “La ruta marítima es más barata y además contamina menos”, destaca.

Los cambios

buscar formas muy diversas para hacer no solo este proyecto viable, sino también lograr que efectivamente aumente la competencia y se solucionen estos problemas de eficiencia”, explica el ministro.

La estrategia será mantener el diseño de restricción general del cabotaje, pero haciendo “mucho más simple y menos restrictiva la entrada de competencia”, **lo que se traduce en mejorar y aumentar el alcance de las excepciones, o en cambiar en algunos casos la definición de cabotaje**, por nombrar algunas fórmulas.

Para ilustrar los cambios, la autoridad recurre a casos. Explica que hoy un barco que llega a un puerto de la zona central -como San Antonio o Valparaíso- y desembarca sus containers, no tiene permitido llevar carga nacional a otros puertos del país, aunque sean parte de su ruta. Por ejemplo, si la nave fuera rumbo a Panamá, no puede dejar carga en Iquique, aunque deba pasar por ahí. Con las indicaciones se buscará autorizar esta excepción, para fortalecer las rutas que ya existen, en este caso hacia el norte.

Otras situaciones tienen que ver con las excepciones que fija la ley vigente, como las licitaciones respecto a rutas donde no hay oferta nacional. “Esas licitaciones en la actualidad están muy limitadas y nosotros las vamos a extender”, explica el ministro, y detalla que donde no hay oferta nacional -algo que suele verse hacia el norte- va a existir la posibilidad de que empresas no nacionales puedan hacer esas rutas.

Un tercer caso apunta a cambiar la definición de cabotaje. En el esquema actual, si un barco tenía contemplado llegar a un puerto que resultó estar cerrado, y por eso debe cambiar su ingreso al país, el tramo entre ambos puntos se considera cabotaje.

Las indicaciones plantearán que “solo va a ser cabotaje lo que sea realmente carga nacional. Y para que sea carga nacional tiene que entrar por Aduana”, relata Grau. Así, **mientras la mercancía no pase por Aduana no es carga nacional, lo que implicará que el viaje entre ambos puertos no será considerado como cabotaje**, y no aplicarán las restricciones actuales.

El ministro agrega que los cambios van a impactar a las empresas privadas y a estatales como ENAP y Codelco, específicamente en reducción de costos, ya que ellas “hacen mucho cabotaje”. Y, añade que, como se mantiene la lógica de que el cabotaje lo tienen que hacer empresas nacionales -salvo en las excepciones identificadas- se van a generar “condiciones mucho más

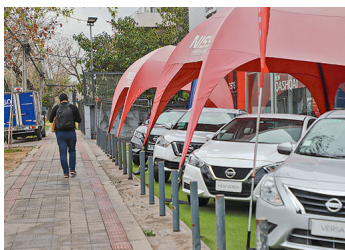
Mismo espíritu

La Agenda detalla que con las indicaciones se busca “facilitar” la tramitación del actual proyecto, uno que, a juicio del ministro, proponía una “transformación más paradigmática”, que “básicamente eliminaba todas las restricciones”.

Grau relata que “ese era un proyecto de ley que no logró avanzar y que probablemente iba a enfrentar un conjunto de desafíos más políticos, de dudosa viabilidad política”, pero detalla que, desde el Gobierno, “compartimos el espíritu de ese proyecto”.

La autoridad cuenta que han conversado su propuesta con gremios empresariales y también “con los actores que eventualmente podrían tener una oposición al proyecto”: los sindicatos y los dueños de las navieras nacionales. “Yo creo que ha habido una buena conversación”, dice, y plantea que “no necesariamente están de acuerdo en todo, pero creemos que esta nueva versión del proyecto va a tener una mayor viabilidad que la versión anterior”.

Te Recomendamos



Venta de autos nuevos
partió el año con el pie



Justicia visa reorganización
de Sencorp: clan Senerman
tiene seis meses para



Nueva querrella contra
Álvaro Saieh por supuesto