



La nueva Ley de Cabotaje en Chile (Ley 21.774) permite que naves extranjeras trasladen carga entre puertos chilenos, rompiendo la exclusividad nacional. La norma busca aumentar la competitividad, reducir tarifas entre un 20% y 39% y generar ahorros anuales estimados en US\$ 267 millones. No obstante, hay reglas que las navieras foráneas deben cumplir: las descargas deben ser internacionales, el volumen no debe superar lo descargado previamente, la tripulación debe ser chilena. La implementación será progresiva (llegando a completarse tras 3 años de su publicación) y hay plazos especiales para regiones como Los Lagos, Aysén y Magallanes.

La implementación de esta ley promete mayor eficiencia logística y una disminución en los precios finales de productos para el consumidor y las Mipymes. También incidirá en el turismo al permitir que naves extranjeras menores (menos de 400 pasajeros) operen rutas nacionales.

VOCES DISIDENTES

Eso en la teoría. En la práctica, hay voces que cuestionan lo anunciado sobre esta nueva ley. El gerente general de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), Ricardo Tejada, sostiene con firmeza que se trata de un "error" afirmar que las navieras extranjeras están obligadas a contratar tripulación nacional: "Las navieras extranjeras que vengan a hacer cabotaje en Chile no tienen ninguna obligación de cambiar a dotación chilena. Repito, las naves extranjeras que vengan a hacer cabotaje en Chile van a seguir usando 100% de dotación extranjera. Ese es un grave error que tenían algunos senadores y que nunca entendieron".

La industria naviera nacional, afirma, deberá asumir que no es sólo un cambio de reglas, sino más bien el cambio del juego y de condiciones de operación. Para Tejada "se desniveló la mesa, que ya no estaba siendo pareja. Las condiciones nuestras son mucho más desfavorables que las de las navieras extranjeras. Van a hacer cabotaje con costos mucho más baratos que los nuestros".

Se refiere a los costos de las condiciones laborales de la tripulación, que Tejada afirma son hasta un 40% más bajos que para las navieras chilenas. "Tienen un convenio de doble tributación con algunos países, por lo tanto, en algunos casos ni siquiera van a pagar impuesto en Chile". A esto se suman diferencias en los costos tributarios y



Ley de Cabotaje: entre el ahorro logístico y el futuro de la flota local

La Ley 21.774, promulgada a fines de 2025, marca un punto de inflexión en la estrategia logística de Chile, abriendo un intenso debate sobre las reglas del juego entre nacionales y extranjeros en el mar territorial. Mientras el Gobierno y sectores técnicos proyectan una reducción de costos de flete, los actores de la industria nacional advierten sobre un escenario de competencia desigual que podría comprometer la sostenibilidad de la flota local.

los costos portuarios. "Tendríamos que pasar a bandera extranjera para poder competir con ellos de igual a igual", advierte el gerente de ANA.

El crecimiento de la flota nacional es mirado también con preocupación por la falta de fomento al transporte marítimo y de la marina mercante por parte del país. "Es una incertidumbre tremenda. La flota no se está renovando. Por un lado, está el factor medioambiental, porque no sabemos qué motores y qué combustibles se van a ocupar al año 2030-2050, que es lo que está definiendo la OMI. Por otro, nuestra flota se va a achicar, porque va a haber actores extranjeros que con mejores condiciones van a competir con la flota chilena. Y no hay una ley que fomente el transporte marítimo y la marina mercante", concluyó Tejada.

OPERACIONES DIARIAS

Hay dos cambios fundamentales que se han introducido con esta ley para reducir ineficiencias operativas que afectan la fluidez de la cadena logística: permitir que las naves extranjeras realicen cabotaje en su viaje de salida y que la carga de comercio exterior que aún no ingresa al territorio nacional pueda ser movilizada entre puertos nacionales por naves de bandera extranjera sin ningún tipo de restricción.

Este último punto, explican

desde Camport, podría provocar un leve aumento de la carga movilizada. "Debido a las restricciones que existían antes de estas modificaciones, muchas naves de comercio exterior dejaban carga en puertos extranjeros cuando su puerto de destino en Chile presentaba algún inconveniente", afirma el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, Daniel Fernández.

Frente a esta situación, Fernández señala que "aún existen brechas en algunos terminales para recibir naves de mayor tamaño, la mayor parte del sistema cuenta con infraestructura y equipamientos adecuados gracias a décadas de inversión bajo el modelo de concesiones. Sin embargo, la capacidad de respuesta del país en el mediano y largo plazo depende en gran medida de la agilidad y la eficiencia con que abordemos los procesos de relicación de las concesiones", que en varios casos expiran dentro de los próximos cuatro años.

LO QUE PROMETE

Uno de los objetivos difundidos de esta ley es una reducción en las tarifas de flete entre el 20% y el 39% y, en consecuencia, este ahorro llegue a los bolsillos de los consumidores. No obstante, esto, según la directora ejecutiva de Conecta Logística, Mabel Leva, no se alcanza sólo a fuerza de ley.

"Debe producirse compe-

tencia efectiva y, además, el ahorro debe recorrer toda la cadena logística (...). Primero, se requiere que la apertura genere más oferta real de transporte, ya sea mediante nuevas navieras constituidas en Chile, mayor uso de las excepciones o mejor aprovechamiento de capacidad ociosa de naves internacionales. La lógica de la ley, justamente, apunta a corregir un mercado muy concentrado, donde las restricciones han inhibido la competencia".

Entonces, el traspaso de costos en la cadena "dependerá de la estructura de contratos logísticos, del poder de negociación de importadores y exportadores, y del nivel de competencia en la distribución y comercialización. Esto es especialmente relevante para las Mipymes, que hoy tienen menos capacidad para negociar tarifas".

Otros factores que inciden son la eficiencia operativa portuaria y terrestre y el volumen y escala. Es decir, "el cabotaje hoy está estancado, por lo que para capturar economías de escala se necesita masa crítica de carga. En otras palabras, el beneficio llega al consumidor si se alinea competencia real, traspaso de costos y eficiencia logística integral", afirmó Leva.

MEDIR LOS RESULTADOS

Para Leva, los resultados a corto plazo se pueden medir a través de un conjunto de indica-

dores que hablarán del sentido de la ley: "No miraría solo tarifas, sino un conjunto de indicadores que permitan ver si la ley realmente empezó a mover el mercado (...). El éxito debiera verse en más actores, más rutas, menor tarifa efectiva y más carga moviéndose por mar".

Otro punto relevante es la fiscalización del cumplimiento de normas de los barcos extranjeros. En esto -explica Leva-, la tecnología jugaría un papel fundamental, por ejemplo, a través de la Ventanilla Única Marítima (VUMAR) para el trazado de recaladas, carga y manifiestos. "También es posible verificar si una nave extranjera que usa la excepción de ruta de salida efectivamente está movilizándose solo hasta el volumen que descargó en Chile, que es uno de los límites centrales de la ley", apunta. Aunque enfatiza que el desafío no está en la tecnología, sino más bien en la interoperabilidad institucional del cruce de datos.

Desde Conecta Logística ven con optimismo el fortalecimiento del cabotaje, puesto que no sólo reduciría costos sino también haría más resiliente al sistema logístico, sobre todo frente a contingencias climáticas o cierres de pasos fronterizos terrestres. Leva explica que al excluirse la carga de comercio exterior del concepto de cabotaje, se puede reposicionar carga entre puertos chi-

lenos usando naves extranjeras, por lo que, en casos extremos, el país puede "contar con más flexibilidad para distribuir carga, usar capacidad disponible y evitar desvíos ineficientes hacia puertos extranjeros. Y en emergencias, la ley además crea una excepción específica para autorizar naves extranjeras en cabotaje por períodos acotados".

Desde Camport consideran que esta ley, si bien introduce avances relevantes al reducir barreras regulatorias, siguen existiendo brechas en la gestión logística fuera del territorio portuario; en carreteras, accesos y transporte ferroviario: "Sin perjuicio de lo anterior, nuestro desafío sigue siendo mejorar la coordinación y eficiencia de nuestras cadenas logísticas más allá de la norma".

Fuera de la ley -continúa- queda también la necesidad de fortalecer la coordinación de alto nivel en el Estado y avanzar en una planificación sectorial de largo plazo.

"Esto es clave para impulsar la inversión en infraestructura estratégica, considerando la renovación de concesiones en los próximos años, la conectividad, la relación puerto-ciudad y los requerimientos de seguridad", cierra Fernández.

Leva concluye que "esta ley es sin duda una herramienta de continuidad operacional del sistema logístico nacional". ■