

Link: <https://www.salmonexpert.cl/cabotaje-naviera/ex-ministro-reflota-proyecto-para-abrir-el-cabotaje-maritimo-a-naves-extranjeras/1458313>

Chile: Tras el paro de camioneros, **Ignacio Briones** afirma que mantener cerrado un mercado con barcos que poseen capacidad ociosa, cuesta al país hasta US\$ 400 millones que pagan los consumidores. <p>El reciente paro de camioneros, que afectó las cadenas logísticas de importantes industrias como la salmonecultura, reflotó un importante proyecto de ley: la apertura del cabotaje marino en Chile a las naves extranjeras. </p> <p>Al respecto, en sus redes sociales, el ex ministro de Hacienda **Ignacio Briones**, comentó que el paro de camioneros “nos ha vuelto a hacer conversar sobre medios alternativos para el transporte de carga en Chile. Uno fundamental, aunque desconocido para muchos, es el cabotaje marítimo”. </p> <p>“¿Qué es el cabotaje marítimo de carga? Es el transporte de carga por mar entre puertos chilenos.

Por ley está restringido solo a barcos de bandera chilena, lo que disminuye la competencia, es ineficiente y encarece las tarifas y costos que -al final- pagamos todos los chilenos”, manifestó sobre el tema el economista. </p> <p>De acuerdo con Briones, lo anterior “hace feliz a las empresas chilenas de transporte marítimo: tienen poca competencia, altas tarifas y rentas.

También hace feliz a los camioneros, que se benefician de las mismas tarifas altas y la menor competencia de otros medios de transporte. ¿Cómo arreglamos esto?”. </p> <p>La solución, según el ex ministro, está en un proyecto de ley que trabajaron en Hacienda y Economía, y que se ingresó al congreso en 2021. La iniciativa liberaliza el cabotaje de carga marítima y lo abre a barcos de bandera extranjera. </p> <p>“La idea es simple: por ejemplo, un barco extranjero llega a San Antonio cargado con autos.

Descarga y luego parte a Antofagasta a cargar cobre (exportación). Peeero... resulta que hace el viaje vacío, ya que por ley no puede aprovechar para llevar, digamos, fruta o vestuario”, ilustró. </p> <p>“Más allá del ejemplo, “esto se trata de que, una vez en Chile, ese barco extranjero pueda ser aprovechado y compita con los barcos de bandera chilena para mover carga dentro de Chile. Y cómo sabemos, más competencia es igual a mejores tarifas”, expuso el economista. </p> <p>“Hacer libre el cabotaje marítimo de carga, es aprovechar la capacidad ociosa de estos barcos.

Algo análogo a lo que hacen las apps en que se aprovecha la capacidad ociosa de los vehículos y en la misma lógica de un Airbnb, sólo que aquí para transporte de carga marítima”. </p> <p>Junto a los expertos **Claudio Agostini** y Benjamín Mordojo, **Ignacio Briones** escribió un artículo en que estimaron que mantener cerrado este mercado le cuesta a Chile entre US\$ 300 y US\$ 400 millones al año.

“¿Adivinen a quién se traspasa ese costo? A nosotros, los consumidores”. </p>

<p>“Sumando costos en contaminación y congestión derivada del exceso de camiones en carreteras, el cabotaje libre parece mejor idea aún. ¿Trenes? Tal vez, pero va a demorar. ¿Cabotaje libre? Se puede ya, si el gobierno pone urgencia y aprovechamos una carretera gratis: el mar”. </p>

## Ex ministro reflota proyecto para abrir el cabotaje marítimo a naves extranjeras

miércoles, 30 de noviembre de 2022, Fuente: Salmonexpert



Chile: Tras el paro de camioneros, Ignacio Briones afirma que mantener cerrado un mercado con barcos que poseen capacidad ociosa, cuesta al país hasta US\$ 400 millones que pagan los consumidores.

El reciente paro de camioneros, que afectó las cadenas logísticas de importantes industrias como la salmonecultura, reflotó un importante proyecto de ley: la apertura del cabotaje marino en Chile a las naves extranjeras.

Al respecto, en sus redes sociales, el ex ministro de Hacienda Ignacio Briones, comentó que el paro de camioneros “nos ha vuelto a hacer conversar sobre medios alternativos para el transporte de carga en Chile. Uno fundamental, aunque desconocido para muchos, es el cabotaje marítimo”.

“¿Qué es el cabotaje marítimo de carga? Es el transporte de carga por mar entre puertos chilenos. Por ley está restringido solo a barcos de bandera chilena, lo que disminuye la competencia, es ineficiente y encarece las tarifas y costos que -al final- pagamos todos los chilenos”, manifestó sobre el tema el economista.

De acuerdo con Briones, lo anterior “hace feliz a las empresas chilenas de transporte marítimo: tienen poca competencia, altas tarifas y rentas. También hace feliz a los camioneros, que se benefician de las mismas tarifas altas y la menor competencia de otros medios de transporte. ¿Cómo arreglamos esto?”.

La solución, según el ex ministro, está en un proyecto de ley que trabajaron en Hacienda y Economía, y que se ingresó al congreso en 2021. La iniciativa liberaliza el cabotaje de carga marítima y lo abre a barcos de bandera extranjera. ¿Por qué?

“La idea es simple: por ejemplo, un barco extranjero llega a San Antonio cargado con autos. Descarga y luego parte a Antofagasta a cargar cobre (exportación). Peeero... resulta que hace el viaje vacío, ya que por ley no puede aprovechar para llevar, digamos, fruta o vestuario”, ilustra.

Más allá del ejemplo, “esto se trata de que, una vez en Chile, ese barco extranjero pueda ser aprovechado y compita con los barcos de bandera chilena para mover carga dentro de Chile. Y cómo sabemos, más competencia es igual a mejores tarifas”, expuso el economista.

“Hacer libre el cabotaje marítimo de carga, es aprovechar la capacidad ociosa de estos barcos. Algo análogo a lo que hacen las apps en que se aprovecha la capacidad ociosa de los vehículos y en la misma lógica de un Airbnb, sólo que aquí para transporte de carga marítima”.

Junto a los expertos Claudio Agostini y Benjamín Mordojo, Ignacio Briones escribió un artículo en que estimaron que mantener cerrado este mercado le cuesta a Chile entre US\$ 300 y US\$ 400 millones al año. “¿Adivinen a quién se traspasa ese costo? A nosotros, los consumidores”.

“Sumando costos en contaminación y congestión derivada del exceso de camiones en carreteras, el cabotaje libre parece mejor idea aún. ¿Trenes? Tal vez, pero va a demorar. ¿Cabotaje libre? Se puede ya, si el gobierno pone urgencia y aprovechamos una carretera gratis: el mar”.