

Ley de cabotaje: senadores y el Ejecutivo realizan 39 indicaciones

Los parlamentarios de la Región de Los Lagos coinciden en necesidad de aplicar una moratoria de ocho años, a la espera de los resultados que se consigan en el resto del país. Representantes de armadores y de oficiales de la marina mercante expusieron sus propias observaciones a esta propuesta legislativa.

Erwin Schnaidt
 erwin.schnaidt@diariollanquihue.cl

Un total de 39 indicaciones fueron presentadas al proyecto de ley 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, también conocida como ley de cabotaje.

Las observaciones comenzaron a ser estudiadas, en segundo trámite constitucional, y con suma urgencia, el pasado miércoles 4 de junio en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.

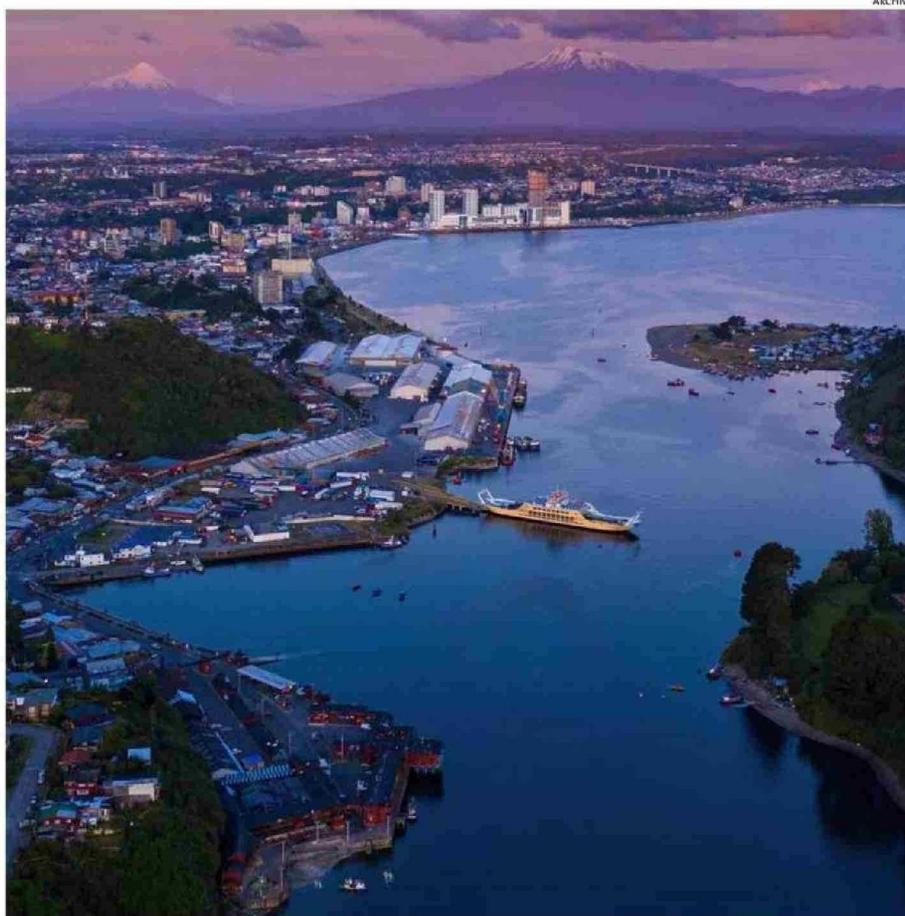
Esto, luego que el 6 de mayo la iniciativa patrocinada por el Gobierno, fue aprobada en general por la sala de la Cámara Alta, con 33 votos a favor, siete en contra y cinco abstenciones. Con ello se abrió el período para presentar esas indicaciones, hasta las 18.30 horas del martes 3 de junio.

Entre ellas destaca la que por separado presentaron los senadores por Los Lagos.

Iván Moreira (UDI), Carlos Kuschel (RN), junto a su par del Biobío, Enrique Van Rysselberghe (UDI), se mostraron proclives a aplicar una moratoria, al proponer: "Lo contenido en los artículos 3, inciso cuarto, y 6 de esta ley, entrará en vigencia para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes y la Antártica Chilena luego de transcurrido ocho años desde la publicación de ésta en el Diario Oficial".

En el mismo tenor, el senador Fidel Espinoza (PS) incluyó su propia indicación.

"Las disposiciones contenidas en el artículo 1 de esta ley, que modifican el artículo 3° de la Ley de Fo-



EL PROYECTO "LEY DE CABOTAJE" PASÓ A LA ETAPA DE DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE LAS INDICACIONES.

mento a la Marina Mercante, contenida en el decreto ley N° 3.059, y el artículo 2 de esta ley, que modifica el artículo 11 del decreto ley N° 2.222, que sustituye la Ley de Navegación, entrarán en vigencia luego de transcurridos ocho años desde la publicación de ésta en el Diario Oficial, para las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, y para los servicios que tengan origen o destino en puntos o puertos en las regiones mencionadas", propone como corrección.

EXCEPCIÓN

Consultado el senador Moreira, explicó que la intención de esta indicación que presentó con sus colegas Kuschel y Van Rysselberghe "es excepcionar a las regiones australes de los efectos de este proyecto de ley, porque consideramos que busca solucionar un problema que afecta a la zona centro y norte de Chile, pero que puede perjudicar a las de Los Lagos, Aysén y Magallanes, que tienen un mercado dinámico pero susceptible a po-

sibles intervenciones de nuevos actores".

En subsidio, agregó el legislador, "proponemos una norma transitoria, que postergue el inicio de la vigencia de la ley en Los Lagos, Aysén y Magallanes por ocho años, mientras se implementa la reforma en el resto del país para analizar sus efectos y riesgos".

Moreira dijo entender que el sentido de la propuesta es modificar el cabotaje para una mayor competencia "y permitir el ingreso de nuevos actores

para casos particulares y necesidades especiales con ciertos requisitos; pero también tenemos claro que la zona sur austral tiene características distintas. Tenemos un mercado activo y con competencia; con una oferta abundante para la cantidad de carga que se traslada, pero que podría verse afectada de manera desastrosa si en el sur se aplican las reglas pensadas para el norte, que históricamente ha desarrollado condiciones diferentes", especificó Moreira.

El senador de la UDI subrayó que su intención es "proteger una industria de marina mercante que se ha desarrollado con características propias, o por lo menos, darle un plazo prudente para su adaptación, conociendo los efectos que habrá tenido en la zona centro-norte. No buscamos un trato privilegiado para nuestra marina mercante, sino que evitar que una modificación tan relevante pueda destruir lo que se ha demorado tanto en desarrollarse", especificó.

ASEGURAR EL CABOTAJE

Mientras que el senador Kuschel, afirmó que aunque "firmé varias indicaciones", dijo desconocer cómo se va a desarrollar esta nueva etapa de la tramitación del proyecto.

Sobre las observaciones en las que participó, admitió que "todas van más o menos en el mismo tenor. Para asegurar principalmente la existencia del cabotaje en el sur".

Kuschel expuso que si una embarcación grande recalca en algún puerto de esta zona, "puede transportar lo que 40 embarcaciones nuestras pequeñas pueden llevar en los tramos principales. Y quedamos fuera, sobre todo ahora que ya estamos con (el nuevo puerto peruano) Chancay. Estamos fuera de la jugada mundial". Complementó que "después de lo que pasó con la Ley de Pesca y el financiamiento, realmente no sé qué puede pasar. Porque después, todo va a comisión mixta".

En cuanto a sus indicaciones, aseveró que "todas más o menos van en la misma orientación. Son todas casi las mismas. Pero bueno, muchas veces no estoy de acuerdo con las indicaciones que firmo; parece raro, pero es para que se discuta el tema", especificó.

“Las indicaciones de congresistas y del Ejecutivo vislumbran la destrucción de la marina mercante. En vez de fortalecerla, la están sepultando”.

Alejandro Tenorio, secretario Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Sur Austral (Siomma)

có la fuente.

CRUCEROS

Desde la Armasur (Asociación de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral de Chile), admitieron haber comprobado que hay propuestas para salvaguardar a la actividad naviera de esta parte del territorio nacional, aunque hay un aspecto que les incomoda.

El gerente general de ese gremio, Manuel Bagnara, dijo que al revisar las indicaciones, concluyó que representan los intereses del sur austral.

Advirtió que ello no asegura que sean llevadas al proyecto final, porque “ahora tienen que votarse; tienen que compartirse. Pueden ser aprobadas, como rechazadas”.

Bagnara reconoció que hay un aspecto que les inquieta. “Porque desde 2014 a 2019 se discutió una ley de cruceros, en la que se analizó básicamente que había dos tipos: los de expedición y los grandes. Este vende el interior del crucero; y, el de expedición, el más chiquitito, vende el exterior”, especificó.

Añadió que la ley determinó que para evitar una competencia distorsionada y proteger la industria nacional, se abriera el cabotaje solo a cruceros con una capacidad igual o superior a 400 pasajeros. “Pero entró una indicación del senador (Enrique) Van Rysselberghe, pidiendo retirar ese guarismo, lo que deja totalmente en desigualdad de condiciones a la industria”, aclaró.

Explicó que si se llega a aprobar, “vamos a tener cruceros chilenos con leyes chilenas, trabajadores chilenos, con leyes laborales y tributarias chilenas, compitiendo con cruceros con leyes distintas, de países de bandera de conveniencia, y tributariamente mucho

más barato. Entonces, no podremos competir. Se acabarían los cruceros nacionales”.

Frente a esta posibilidad, el ejecutivo aseveró que “eso nos tiene hoy día en alerta. Estamos pidiendo reuniones con los parlamentarios (de la Comisión de Transportes) para recordarles cómo fue toda la discusión de la ley. De hecho, le enviamos la historia de la ley a algunos para que la revisen. Es un libro de 150 páginas”.

INVIABILIDAD

Mientras que el secretario del Sindicato de Oficiales de Marina Mercante Austral (Siomma), Alejandro Tenorio, se mostró preocupado por lo que se define en este proceso.

“Las indicaciones de los congresistas y del Ejecutivo vislumbran la destrucción de la marina mercante, ya que en vez de fortalecerla, la están sepultando”, expuso.

Planteó que desde el Gobierno “han desviado el foco de discusión. Este proyecto permite que naves de comercio exterior que vienen del extranjero, en su ruta de salida puedan descargar y cargar en puertos chilenos. Si una nave de esas levanta la carga, sobre todo en la zona sur austral, puede reemplazar a diez naves menores. Por lo tanto, la viabilidad de esa empresa es imposible, la fuente laboral también que, obviamente, derivará en cesantía”.

Cuestionó además que indicaciones ingresadas permitan que un 15% de la tripulación sea extranjera y que los actuales capitales que tienen su origen en el país, puedan tener una procedencia externa.

A ello sumó el temor que expuso Bagnara, en cuanto a eliminar el tope para que operen en el país cruceros de 400 pasajeros. “Hoy en esta etapa legisla-



HAY INDICACIONES EN LAS QUE EXISTEN CARGAS DESDE LOS PUERTOS NACIO-

tiva, se quiere borrar ese número para que cualquier nave extranjera pueda operar en Chile. Con eso competirían con bajos costos y harían desaparecer la flota actual y que pueda crecer”, observó.

Tenorio hizo saber que estos temas “pasan desapercibidos, ante el interés por poner en discusión otros que representan un mínimo porcentaje y que se dan en el norte”. A lo que sumó la propuesta para bajar de 150 a 120 metros la eslora (largo) de las naves que puedan operar en los puertos de la zona. “Eso es un desvío de atención, que no es una discusión tan importante, pero que lo hacen relevante para desviar el foco de atención principal, que es que naves de comercio exterior del extranjero van a venir a descargar y llevarse cargas chilenas. El foco de atención debería ser que las dotaciones deben ser ciento por ciento chilenas y eso lo quieren cambiar”, insistió.

El dirigente del Siomma sentenció que los argumentos que está exhibiendo el Ejecutivo “van a destruir la marina mercante nacional”. ☹