



Alejandro Kusanovic Glusevic
Senador por Magallanes

Soberanía bajo bandera extranjera: el riesgo de ceder nuestro mar y patrimonio turístico

Chile es un país marítimo por naturaleza, pero paradójicamente ha ido renunciando —de forma silenciosa— a ejercer soberanía efectiva sobre su propio mar. Diferentes puntos de vista con la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante durante una sesión en el Senado, en el contexto de la ley de cabotaje, dejan en evidencia una tensión de fondo: cómo compatibilizar apertura económica con resguardo estratégico y desarrollo nacional.

El cabotaje no es una actividad cualquiera. Es, en esencia, una industria nacional, regulada por nuestras leyes, que conecta territorios, sostiene economías regionales y cumple funciones estratégicas para la seguridad del país. Sin embargo, hoy se pretende avanzar hacia esquemas que, bajo el argumento de mayor eficiencia, terminan permitiendo que actores extranjeros operen en nuestras aguas sin someterse a la normativa de las Leyes de la República de Chile.

El caso de los cruceros es particularmente ilustrativo —y preocupante. Estas naves, muchas veces bajo banderas de conveniencia, no sólo transportan pasajeros, sino que desa-

rollan verdaderas actividades económicas dentro del territorio nacional: turismo, comercio, entretenimiento, casinos, etc. Y lo hacen, en muchos casos, al margen de las mismas exigencias que se imponen a los operadores locales.

Esto genera una distorsión evidente. Mientras una empresa chilena debe cumplir con legislación laboral, tributaria, ambiental, etc. estricta, los cruceros internacionales pueden estructurar su operación desde jurisdicciones con menores exigencias, capturando valor en Chile sin integrarse realmente a su economía.

La discusión con la Armada refleja una mirada institucional legítima en materia de seguridad y control. Pero no basta con garantizar que las naves cumplan ciertos estándares técnicos o de navegación. El problema es más profundo: se trata de definir si Chile permitirá que una parte relevante de su actividad económica marítima opere fuera de su marco normativo.

No estamos hablando sólo de competencia. Estamos hablando de soberanía económica. Cuando permitimos que el cabotaje se desarrolle bajo reglas externas, estamos aceptando que decisiones clave —tributarias, laborales,

incluso estratégicas— se tomen fuera del país.

En este contexto, resulta particularmente llamativa —y difícil de comprender— la ausencia de una señal clara por parte del Gobierno Regional y de la Delegación Presidencial de la Región de Magallanes. Estamos ante una situación que afecta directamente a una de las principales industrias de la zona, como es el turismo, y que tiene consecuencias concretas en el empleo y en la actividad económica local. Sin embargo, la falta de una intervención más decidida o, al menos, de una postura explícita, deja una interrogante abierta respecto del rol que deben jugar las autoridades territoriales en la defensa de los intereses regionales. De ahí que ante este vacío de acción de los entes políticos regionales, sea el gobierno del presidente José Antonio Kast el que deba tomar cartas en el asunto, protegiendo no sólo una industria vital para la economía y puestos de trabajo de Magallanes y Antártica Chilena, sino algo tan importante como nuestra soberanía en el austro.

El impacto en el turismo local no es menor. La evidencia internacional muestra que los cruceros han evolucionado hacia

modelos autosuficientes, donde el gasto se concentra a bordo y no en los destinos. Esto reduce el beneficio real para las economías locales, debilitando a hoteles, restaurantes y operadores turísticos que sí tributan y generan empleo en Chile.

Por eso, el debate no debe centrarse en si abrir o cerrar el cabotaje, sino en cómo lo hacemos. Si queremos una industria marítima competitiva, el camino no es importar desigualdad regulatoria, sino fortalecer nuestras propias condiciones: modernizar la legislación, hacer más eficiente y competitiva la bandera chilena y nivelar la cancha para todos los actores.

Chile tiene una oportunidad. Puede optar por una globalización inteligente, que integre al país sin desprotegerlo. O puede avanzar hacia una apertura ingenua, donde el beneficio inmediato o aparente termina socavando su desarrollo de largo plazo.

El mar no sólo nos conecta con el mundo. También define quiénes somos y cómo proyectamos nuestro futuro. Renunciar a regularlo adecuadamente no es modernización: es, simplemente, perder el control y regalar nuestro patrimonio turístico a cambio de abalorios o cuentas de vidrio de colores.