

año solar, además de considerar el mes y el

de la Universidad Autónoma (se llama)

COLUMNAS

Gabriel Ascencio Mansilla,
abogado



Proyecto de ley sobre cabotaje marítimo

El actual Gobierno ha decidido reflotar un proyecto de ley originalmente impulsado por la administración del expresidente Sebastián Piñera. Dicho proyecto, orientado a liberalizar el cabotaje marítimo, naufragó en su momento debido a los múltiples conflictos que generó durante su tramitación. A pesar de ese antecedente, esta administración ha optado por reactivar una iniciativa que, si bien puede ofrecer beneficios en determinadas zonas del país, representa un riesgo profundo y concreto para la estabilidad económica, social y territorial del sur austral.

El proyecto propone permitir una participación acotada de naves extranjeras en el transporte de carga entre puertos chilenos, con el argumento de fomentar la competencia, reducir tarifas y optimizar procesos logísticos. Estos objetivos, en principio razonables, podrían tener efectos positivos en regiones del norte de Chile o en aquellas zonas donde actualmente no existen servicios de cabotaje. En esos contextos y solo en esos, las intencio-

nnes plasmadas en el proyecto podrían potencialmente tener un impacto positivo.

Sin embargo, el sur austral es una realidad completamente distinta. En esta zona del país, el cabotaje funciona con reglas claras, bajo legislación nacional, con tarifas de mercado competitivas o incluso definidas por el propio Estado en rutas de conectividad subsidia-das, y con una dinámica creciente sostenida por más de 40 años. La aplicación de este pro-yecto sin diferenciación territorial amenaza con desestabilizar ese equilibrio.

Uno de los elementos más problemáticos es la excepción que permite a naves extranjeras realizar cabotaje en su "ruta de salida". En apariencia inofensiva, esta medida introduce una competencia desleal que puede aniquilar al cabotaje nacional en el sur austral. Las naves extranjeras, que ya han cobrado por su trayecto de comercio exterior, pueden ofrecer tarifas marginales en los tramos nacionales, imposibles de igualar por navieras chile-nas que deben cubrir todos sus costos en ese

mismo trayecto y con legislación chilena. A ello se suma que operan con banderas de conveniencia, lo que reduce sus obligaciones laborales, tributarias y de seguridad social, profundizando aún más el desequilibrio competitivo.

El segundo aspecto crítico es la eliminación del requisito de propiedad chilena para constituir empresas navieras. En un país como Chile, donde ciertas regiones -como las tres regiones extremas del país- dependen casi exclusivamente del transporte marítimo pa-ra asegurar su abastecimiento y conexión, permitir que capitales extranjeros tomen el control de la flota nacional sin ninguna ga-rantía de permanencia es una apuesta extre-madamente riesgosa. Los buques son bienes muebles que pueden abandonar el país al primer cambio de escenario económico. En el caso de navieras foráneas, esto significa dejar a comunidades enteras expuestas a interrupciones en su única vía de abasteci-miento.