

Fecha: 24-08-2025
 Medio: El Magallanes
 Supl.: El Magallanes
 Tipo: Columnas de Opinión
 Título: COLUMNAS DE OPINIÓN: Traicionando nuestro mar: los riesgos de ceder el cabotaje a flotas extranjeras

Pág.: 14
 Cm2: 338,5
 VPE: \$ 676.909

Tiraje: 3.000
 Lectoría: 9.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida



Alejandro Kusanovic Glusevic
 Senador por Magallanes

Traicionando nuestro mar: los riesgos de ceder el cabotaje a flotas extranjeras

El proyecto de ley que busca liberalizar parte del cabotaje marítimo (transporte marítimo de carga y pasajeros), permitiendo la operación de naves extranjeras en rutas nacionales (y que está en discusión actualmente en el Senado), representa una seria amenaza para la seguridad nacional y la estabilidad de la Marina Mercante Chilena.

El proyecto prioriza beneficios económicos de corto plazo -especialmente para empresas estatales como Codelco y Enap-, por sobre la protección de miles de empleos directos e indirectos y de la autonomía estratégica del país.

Esto no se condice con la alarmante historia de la Marina Mercante Chilena. En apenas dos décadas, el número de navieras de alto bordo (navegación internacional) se redujo de 13 a 4, y los marinos mercantes pasaron de más de 1.100 a sólo 60. Actualmente, el 50% de la flota nacional asegura el transporte de combustibles entre Arica y Punta Arenas, un pilar clave de nuestra autonomía. Ante este escenario, es necesario pregun-

tarse: ¿Es sensato comprometer esta capacidad estratégica al abrir el cabotaje a flotas extranjeras que operan bajo banderas de conveniencia?

Las banderas de conveniencia, que concentran más del 74% de la capacidad de carga mundial, permiten a los armadores evadir regulaciones laborales, tributarias y de seguridad de Chile y de otros países. Esto generará una competencia desigual que asfixiará a las naves nacionales, forzándolas a abandonar el pabellón chileno para sobrevivir.

Países que han abierto su cabotaje han visto desaparecer sus marinas mercantes, es decir, la industria del transporte marítimo Chilena, y Chile podría seguir el mismo camino, perdiendo un componente esencial para nuestra soberanía marítima.

El gobierno asegura que la Armada podrá garantizar la seguridad nacional, pero la fiscalización efectiva es prácticamente imposible con los recursos actuales. Hoy, sólo el 3% de la carga en los terminales marítimos es inspeccionada. Sin los recursos necesarios y un compromiso claro para fortalecer la capacidad de control, la apertura del cabotaje

podría facilitar -aún más- el ingreso de drogas y armas ilegales, alimentando el crimen organizado que ya está descontrolado en el país.

Desde un enfoque geopolítico, tanto el ex Comandante en Jefe de la Armada, almirante De la Maza, como el actual almirante Cabrera, han enfatizado la importancia de mantener una Marina Mercante propia. La presencia de la bandera chilena en el mar es un asunto de soberanía, de estrategia geopolítica, especialmente en regiones australes como Los Lagos, Aysén y Magallanes, donde el proyecto de ley propone eliminar exigencias históricas de capital chileno en las empresas navieras. Lo que es muy grave en caso de catástrofes naturales o guerras, por la imposibilidad de confiscación que se genera. Estas zonas frágiles y estratégicas por su proyección hacia la Antártida, dependen del mar para su conectividad y abastecimiento. Flexibilizar estas reglas expone a sus habitantes a quedar aislados ante decisiones de empresas extranjeras o contingencias internacionales. Por lo tanto, no podemos sacrificar nuestra Ma-

rina Mercante bajo el pretexto de abaratar costos. En lugar de destruir una industria clave, el Estado debería promover la competitividad de la bandera chilena (leyes marítimas chilenas) con incentivos tributarios, formación de tripulaciones e inversión en mayor infraestructura. Resolver este problema abriendo el cabotaje es como permitir que constructoras extranjeras vengán a operar en Chile, para bajar los costos de la construcción con personal extranjero y sometido a leyes tributarias extranjeras o laborales de otros países. Una solución que claramente debilita la industria nacional en lugar de fortalecerla.

Hago un llamado a priorizar el interés nacional por sobre los beneficios de corto plazo.

La solución correcta no es dismantelar lo que queda de nuestra Marina Mercante, sino promulgar una Nueva Ley de Fomento que la haga más competitiva, proteja nuestros empleos y garantice nuestra soberanía marítima.

No comprometamos la seguridad, ni la estabilidad de Chile por decisiones que podrían tener consecuencias irreversibles.