



## Comunicado de Prensa

En referencia al Informe Financiero N°28/10.03.2021, del Director de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, que analiza el proyecto de ley que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, contenido en el texto del mensaje presidencial N° 001-369, cuya tramitación aún no es publicada en los sitios electrónicos de alguna de las Cámaras del Congreso Nacional, queremos expresar lo siguiente:

Compartimos lo expresado por la ALIANZA MARITIMA de Chile. Proyectos de esta índole sólo contribuyen a generar incertidumbre. En este caso, al mundo laboral, a los usuarios y al emprendimiento relacionado con el cabotaje. Es preocupante verse sorprendidos con iniciativas gubernamentales como ésta que no contribuyen con lo que se necesita en Chile que es. construir certeza, mejorarlas confianzas y ayudar a despejar más el horizonte para reactivar nuestra economía y permitirles a todas las personas, especialmente las más vulnerables, el acceso oportuno a beneficios sociales de calidad.

Los fundamentos que supuestamente sustentan el proyecto de acuerdo con el Informe Financiero, lisa y llanamente no aplican ni se observan, a lo menos, en lo que respecta a la zona sur austral del país, es decir, desde el paralelo 41° al sur.

En efecto, el proyecto dice abogar por desconcentrar el mercado de cabotaje sin distinción alguna. Sin embargo, el cabotaje en la zona sur austral da cuenta de un mercado altamente desconcentrado con una competencia muy intensa. Análisis económicos serios así lo avalan. De manera tal que el objetivo de desconcentración y de inyección de mayor competencia que parecen informar el proyecto es una condición ya cumplida en la zona sur austral.

Por otra parte, el informe afirma que el proyecto de ley se basa en que la participación actual de naves extranjeras en el ejercicio del cabotaje en Chile es mínima. Pero esta afirmación está lejos de ser cierta o rigurosa. En Chile, más del 15% del cabotaje se realiza con naves de procedencia extranjera como consecuencia de los mecanismos de licitación para cargas de más de 900 toneladas, el waiver para cargas menores de 900 toneladas y la reputación de naves, cuestión que no ocurre en muchos países. De hecho, como ejemplo, en Estados Unidos y Japón la participación de naves extranjeras en cabotaje es de 0% por cuanto éste está totalmente cerrado como en muchos países con acceso al mar.

A propósito de falta de rigurosidad, preocupa también que este proyecto no se haga cargo del hecho que las naves extranjeras, en su mayoría, enarbolan los denominados pabellones de conveniencia

porque de esa forma mejoran su competitividad y por tanto condiciones de competencia en relación con una nave con bandera chilena, al poder gozar de beneficios tales como menores costos laborales, tributos más bajos e incluso exenciones impositivas. Esa es la razón principal por la cual nuestro pabellón carece de participación en la flota marítima internacional. La bandera chilena, derechamente, no es atractiva. ¿Qué medidas entonces se han tomado o se están tomando para cambiar esta realidad cosa de darle a nuestra bandera mayor competitividad frente a los pabellones de conveniencia? Ninguna. Lo cual es más que lamentable porque ello permitiría ampliar la flota de naves chilenas en el transporte marítimo internacional, con los beneficios que ello conlleva en términos laborales y económicos.

Es muy desafortunado que el gobierno de turno, sobre todo considerando el contexto de recesión económica ocasionado por los efectos de la pandemia del Covid19, promueva un proyecto de ley, de manera absolutamente inconsulta, por cierto, que incentiva la competencia desleal dando lugar a un escenario donde el pabellón nacional pierde toda opción de competir con los pabellones de conveniencia. Lo anterior, en lugar de presentar un proyecto verdaderamente modernizador que aporte en el crecimiento que tanto requiere Chile y que brinde mayor certeza legal y económica al mundo laboral, empresarial y a los usuarios ligados al cabotaje.

Del paralelo 41° al sur hay más de 5.000 islas e islotes que requieren contar con toda la seguridad del caso de que sus necesidades básicas de conectividad e integración territorial estarán siempre adecuadamente satisfechas. En la zona sur austral el transporte marítimo no es solamente una actividad comercial de transporte de mercancías, fletamento, etc. Es mucho más que eso. Es geopolítica, soberanía, seguridad nacional, reserva naval y, lo más relevante, es integración territorial que permite que personas de los lugares más aislados y remotos puedan ser parte del proceso de desarrollo nacional y logístico para la provisión de bienes y servicios accediendo además a mejores condiciones de vida. Así lo vislumbró el Estado de Chile cuando promulgó la Ley de Navegación el año 1978, en específico, lo dispuesto en los artículos 11 y 14, donde estatuye que el control laboral y de capital de las empresas de cabotaje deben ser chilenos y así lo continuó vislumbrando cuando estas consideraciones se mantuvieron en diversas modificaciones realizadas al marco regulatorio chileno en materia de cabotaje y navegación.

Considerando especialmente el poco tiempo que le resta al actual mandato presidencial, hacemos un llamado al Gobierno de Chile para que legitime esta iniciativa, involucrando de manera efectiva y activa a los distintos actores del Estado en general y del ambiente marítimo en particular, con miras a construir un proyecto de ley que a diferencia del actual, sea de consenso y logre responsablemente que la bandera chilena sea competitiva -nuestro principal problema hoy-, contribuyendo de esa forma a generar más empleo, reactivación económica y un real fomento al transporte marítimo, para ojalá transformar a Chile en una potencia marítima porque las bases para ello están.