

*Pese a los reparos, el Ejecutivo decidió levantar las restricciones.*

El próximo miércoles, el ministro de Economía, Pablo Longueira, y las empresas marítimo-portuarias compartirán en un seminario en Puerto Montt. Será una más de las muchas citas a las que asiste el personero, pero en la ocasión se encontrará con una audiencia algo inquieta. ¿La razón? Pese a los reparos de los privados y a las advertencias de paralización que incluso llegaron hasta La Moneda, el gobierno finalmente decidió ir adelante con el proyecto de ley que levantará las restricciones que hoy enfrentan los buques extranjeros para hacer cabotaje; esto es, para movilizar carga y pasajeros entre puertos nacionales.

Con ese fin se flexibilizarán los costos de transacción que hoy enfrentan los operadores internacionales para prestar servicios en tramos internos y se rebajarán los impuestos que navieras y clientes deben pagar por el negocio. En la actualidad esos gastos afectan a las firmas que administran buques de gran tonelaje; es decir, con capacidad para movilizar sobre unas 50.000 toneladas.

### **En marcha**

El proyecto es promovido por los ministerios de Economía y de Transportes (MTT), y forma parte de la Agenda de Impulso Competitivo que la primera cartera trabaja desde fines de 2010. Fue en la mesa de Transporte y Logística, que analizó las trabas al comercio exterior, la que advirtió “el monopolio legal del cabotaje”. Se estimó que los altos costos de logística dificultan el transporte de cargas -en especial líquida, con perjuicio a la industria química- por la falta de competencia marino mercante.

Pese a ese diagnóstico, en 2011 el gobierno detuvo el proyecto por las presiones del sector. Ahora, la idea es hacer el anuncio en los días previos al mensaje del 21 de mayo que dará el Presidente Piñera. La apuesta del ministro Longueira es aprobar el texto el presente año y por eso se ha planteado a Hacienda que la rebaja de impuestos no se vincule a la reforma tributaria que anunciará La Moneda.

El cabotaje marítimo chileno data de 1922 y ha estado reservado casi en exclusiva a firmas locales. Sin embargo, la Ley de Fomento de la Marina Mercante -de 1979- contempla dos excepciones para permitir a extranjeros cabotar en Chile. La primera, con una autorización del MTT (waiver) cuando el tonelaje a transportar sea igual o menor a 900 toneladas y, además, no haya disponibilidad de naves chilenas. Este procedimiento es rápido y no tiene costo asociado, pero casi no se usa, pues no hay déficit de flota.

La segunda se produce previa licitación pública hecha por el propietario de la carga por transportar, cuando se trata de más de 900 toneladas. Esta opción no opera debido a su alto costo, derivado de los dos impuestos que enfrentan las naves extranjeras para interesarse en una propuesta. Uno, a través de la Ley de Fomento de la Marina Mercante, que señala que, para adjudicarse una propuesta, la oferta del operador externo debe aumentar en un porcentaje similar a la tasa del arancel general aduanero, hoy de 6%. El otro es el artículo 59 de la Ley del Impuesto a la Renta, que establece que el arriendo o cesión de naves extranjeras para servicios de cabotaje pagará un gravamen de 20% sobre el valor del arriendo.

“El proyecto busca nivelar la cancha, porque hay una distorsión que finalmente castiga a las partes, ya que, o trasladas el peso de los impuestos a la oferta para la licitación, o lo asume la naviera. De cualquier modo, es inviable el negocio”, explican en el Ministerio de Economía.

### Objetivos

Aunque aún se afinan los números, se indica que la idea es eliminar la obligación de incrementar en 6% el valor de la oferta para la licitación y buscar una tasa adicional más pareja con el impuesto de primera categoría que grava a las empresas por sus utilidades, hoy con el 18,5% y que con la reforma tributaria aumentaría a 20%.

“Ese tributo se aplica sobre utilidades y en el caso de las navieras es un impuesto a la venta, lo que evidentemente es una distorsión grande”, agregan en Economía. Una referencia: en el mismo artículo de la Ley de la Renta se señala que las navieras que hacen comercio exterior pagan un 5% por el arriendo de sus naves.

La apertura del cabotaje marítimo es resistida por los privados, quienes aseguran que la norma chilena es menos rígida que en otros países. El gerente general de la Asociación Nacional de Armadores, Arturo Sierra, ha sostenido que “en Chile la reserva de cabotaje no es absoluta y es más flexible que en otros países”.

El gobierno cree que al levantar la restricción a las embarcaciones extranjeras, una nave que, por ejemplo, ingresa por el norte del país con destino a Valparaíso, una vez que deja la carga en el puerto de la V Región podría retornar a su punto de origen con carga para terminales intermedios, o bien, hacer varias rutas entre puertos locales. “Esto aumenta en forma sustantiva la posibilidad de transporte. Esa oferta mayor, tanto en capacidad como en frecuencia, obliga a competir por precios”, aseguran las mismas fuentes.

Un punto central para la autoridad es que, a la larga, eso también puede generar un abaratamiento de productos de uso significativo para la población y la economía, como el petróleo y combustibles en general, que se transportan por mar. “Si se permite el cabotaje a navieras extranjeras a precios más competitivos y con una cancha más pareja, lo que podría ocurrir, por ejemplo, es que Enap reduciría el costo que le significa distribuir el petróleo que importa, en especial hacia las zonas extremas”, estiman en Economía.

Hoy, de hecho, cada vez que la estatal trae al país el crudo que compra en el exterior a través de naves extranjeras, debe trasladarlo a buques chilenos para distribuirlo, incluso cuando el que trajo sus importaciones haga el mismo recorrido con sus contenedores vacíos. “Es más, si la nave extranjera que trae el petróleo descarga una parte del volumen transportado en el puerto de Valparaíso para su refinería de Concón, la estatal debe descargar todo el crudo restante en otra nave chilena para transportarla a otra refinería”, añaden las fuentes.

### **En la actualidad**

El negocio del cabotaje marítimo mueve casi 12 millones de toneladas métricas al año entre terminales chilenos y en el 62% es carga líquida, según datos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Otros 91 millones de toneladas corresponden a comercio exterior, equivalente al 91% del intercambio total del país.

Según la Asociación Nacional de Armadores, la marina mercante nacional está constituida

principalmente por buques que realizan cabotaje interno. Se trata de 204 naves que atienden la conectividad austral de carga y pasajeros, y también el transporte interno de importantes volúmenes de graneles líquidos y sólidos (combustibles, caliza, carbón, sal, químicos, gas, etc.).

El gobierno, en tanto, estima que, del total, entre 16 y 20 navieras tienen capacidad para transportar graneles sobre 50.000 toneladas. Los usuarios más relevantes son firmas del área minera como la estatal Codelco, SQM, CAP y la petrolera Enap. Agregan que la dotación total de marina mercante chilena sumaría 2.000 personas, entre oficiales y tripulantes.

“En el mercado naviero de cabotaje existen distintos tipos de buques y de diversos tamaños, pero en la carga grande, en que se transportan graneles o petróleo, hay muy poca disponibilidad, los indicadores de concentración son altos y hay muy pocos oferentes. Por tanto, una forma de abordar la concentración es poniendo la oferta desde lo que viene de fuera”, aclaran en el gobierno.

Pero hay otro punto: los equipos técnicos creen que al abrir el cabotaje marítimo se descongestionaría el transporte terrestre y el Fisco gastaría menos en mantener infraestructura vial. Estudios encargados por el MTT en 2005 indicaban que el transporte carretero tenía a esa fecha un subsidio de casi 20%. En las rutas concesionadas, informes de Cepal señalan que el peaje que pagan los camiones es la mitad del costo de desgaste (de infraestructura), lo que significa que deberían cancelar el doble para cubrir ese desembolso que hace el Fisco.

Fuente: La Tercera, a través de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl), revisado 23-04-2012