



**Diálogo Sureño  
Ley de Cabotaje: Desafíos para  
nuestro Chile austral  
10 de mayo 2024**

*En nuestro país el cabotaje marítimo, esto es el transporte de personas, mercancías o equipajes por vía marítima o fluvial entre diversos lugares de nuestro territorio, está regulado por la Ley 21138 que reserva esas actividades a embarcaciones de bandera nacional, con excepciones que están contempladas en la misma Ley.*

*Recientemente se ha planteado la posibilidad de modificación de dicha Ley, ampliando el cabotaje marítimo a embarcaciones de bandera extranjera, esto es a naves regidas por leyes laborales y tributarias de otros países, que realizarían la actividad económica de transporte de carga y pasajeros entre dos o más puntos de nuestro país. Como el transporte marítimo de carga y pasajeros entre dos puntos de nuestro territorio es una industria nacional no diferente a la minería o a la agricultura, una decisión de ese tipo tendría importantes efectos sobre la actividad económica del país, situación que podría verse agudizada en la zona Sur debido a la importancia que en las regiones australes tiene el transporte marítimo, tanto de mercaderías como de personas.*

*En atención a la importancia de este hecho, la Fundación Gente del Sur decidió realizar un diálogo entre expertos del más alto nivel, parlamentarios, ejecutivos portuarios y oficiales mercantes, con el objeto de explorar las distintas dimensiones del impacto que una modificación de la Ley podría tener en la economía y conectividad de las regiones del sur austral del país.*

*La reunión, con el título “Diálogo Sureño Ley de Cabotaje: Desafíos para nuestro Chile austral” se desarrolló el viernes 10 de mayo a partir de las 9.30 horas, en el Auditorio de Caja de Compensación Los Héroes, de Puerto Montt. En él participaron el senador por la Región de Magallanes y miembro de las comisiones de Transportes y Telecomunicaciones y Especial de Zonas Extremas y Territorios Especiales, Alejandro Kusanovic Glusevic; el ex comandante en Jefe de la Armada, almirante (r) Rodolfo Codina Díaz; el académico de la Universidad Adolfo Ibáñez y doctor en economía de la Universidad de Michigan, Claudio Agostini; el presidente de la Asociación Gremial de Armadores de Transporte Marítimo, Fluvial, Lacustre y Turístico Sur Austral de Chile (Armasur) y presidente de la Multigremial del Sur, Héctor Henríquez Negrón; el presidente del directorio de la Empresa Portuaria Austral, Gabriel Aldoney Vargas; y el capitán de alta mar, consultor y analista internacional, Rodolfo*



*Ponce Vargas. Actuó como moderador Hardy Knittel, director Ejecutivo de la Fundación Gente del Sur.*

*El diálogo reflejó las diferentes opiniones presentes hoy acerca de este crucial tema. Aunque no hubo total coincidencia entre todas ellas, fue posible constatar la apreciación unánime acerca del hecho que las características de esta industria, en la región Sur austral del país, son muy diferentes de aquellas del resto del país y que, en consecuencia, tales diferencias deben tenerse presentes de manera principal en el análisis sobre el tema. Esa necesidad se presenta de manera aún más aguda con relación a la discusión de modificaciones a la actual Ley de cabotaje.*

*Los participantes, de forma unánime, valoraron muy positivamente la iniciativa de Gente del Sur de abrir el debate sobre esta situación que afecta de manera tan directa a nuestras regiones australes. Plantearon, igualmente, la necesidad de que la experiencia se repita en la medida que el diálogo nacional sobre el tema continúe.*

#### **Almirante (r) Rodolfo Codina, ex comandante en jefe de la Armada.**

El ex comandante en jefe de la Armada, almirante en retiro Rodolfo Codina, afirmó que “El sur presenta características geográficas que favorecen el cabotaje marítimo y dan dinamismo al transporte de carga y pasajeros, con la presencia de diferentes operadores por lo que no se puede hablar de una concentración de la oferta. Aquí existe competencia y claramente las modificaciones que se tramitan en el Congreso no recogen la realidad pujante y dinámica que existe desde Puerto Montt hacia Punta Arenas y puertos intermedios”. En materia estratégica el oficial sostuvo que el poderío marítimo de un país, lo conforman el poder naval y los Intereses marítimos, entre los que, como actor importante, se encuentra la marina mercante nacional. “Reserva de Cabotaje ha existido siempre y es así en todo país marítimo”, dijo, mostrando su desacuerdo en que naves de bandera extranjera realicen operaciones entre puertos chilenos.

#### **Senador Alejandro Kusanovic**

El senador por Magallanes, Alejandro Kusanovic, junto con valorar la importancia del diálogo que se estaba realizando, indicó que “es importante explicar a la comunidad que la industria del cabotaje marítimo es una industria nacional que usa las leyes de la República de Chile para realizar una actividad comercial al igual que lo hace el transporte terrestre de carga”. Señaló que la oferta de cabotaje en el sur austral es ya bastante importante y agregó que se hacían necesarias medidas para dinamizar la actividad en el resto del país, las que podrían traducirse en “leyes y normas que incrementaran la competitividad de la industria del cabotaje en Chile y desarrollar un



segundo registro de bandera chilena para competir con las banderas de conveniencia extranjeras en viajes internacionales”.

### **Capitán de Alta mar y consultor internacional, Rodolfo Ponce**

El capitán de alta mar y consultor internacional, Rodolfo Ponce, destacó también la realización del diálogo que, dijo, “permite visualizar y poner en contexto la masiva preocupación referente a la iniciativa de modificación de la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional y Ley de Navegación; ofrece un espacio para explicar su importancia y además poder escuchar otras opiniones y posturas que contribuyen a apoyar el fomento y desarrollo que el transporte marítimo necesita”. En cuanto al trámite legislativo, apuntó: “estamos en un proceso de escuchar aún posturas y recopilar antecedentes, creo que la comisión del Senado está haciendo una exhaustiva labor para comprender bien el problema y enfrentar las posibles soluciones, tomando en consideración que la realidad del sur austral es completamente diferente al resto del país en materia de transporte marítimo”.

### **Presidente de la Empresa Portuaria Austral, Gabriel Aldoney**

En su intervención, el presidente de la Empresa Portuaria Austral, Gabriel Aldoney, mostró en detalle los volúmenes de carga embarcados en los puertos del sur y su comparativa con los terminales nacionales.

### **Economista de la Universidad Adolfo Ibáñez, Claudio de Agostini**

Claudio Agostini, economista de la Universidad Adolfo Ibáñez, se mostró partidario de abrir el cabotaje de carga en Chile. En su opinión ello solucionaría el problema de la alta concentración de mercado que se registra del paralelo 41° (Puerto Montt) al norte, ya que según su visión las actuales restricciones significan una pérdida de eficiencia y competitividad. El académico exhibió cifras respecto a la actividad del transporte marítimo en el sur de Chile que demuestran la existencia de competencia, precisando que el 80% del movimiento de carga general se realiza al sur del paralelo 41° y de ello el 90% corresponde a productos acuícolas y conectividad.

### **Presidente de Armasur y de la Multigremial del Sur, Héctor Henríquez**

En su presentación, el presidente de Armasur y de la Multigremial del Sur, Héctor Henríquez, mostró que en el sur austral operan 293 naves mercantes mayores (incluidos welboats), mientras que en el resto del país sólo lo hacen 38 naves mayores. La actividad en aguas interiores del sur genera 20 mil empleos directos con decenas de controladores, por lo que, en su opinión, no se puede decir que el cabotaje en el sur de



Chile se encuentra estancado. Concluyó su exposición agradeciendo a Gente del Sur por la realización del diálogo que, dijo “Ha traído a Puerto Montt expositores de primer nivel con posiciones distintas, muy respetables todas, pero que aún dentro de esa diversidad genera algunos consensos en materias importantes. Una de ellas es que la zona sur austral no tiene nada que ver con la situación de la zona norte en materias de competencia, de altas tarifas, de un estancamiento en el cabotaje o de la ineficiencia por doble recorrido. Ninguno de esos parámetros que justifican el proyecto de ley del Ejecutivo están presentes en la zona sur austral”, dijo.

### **Director Ejecutivo de la Fundación Gente del Sur, Hardy Knittel**

Al concluir el diálogo, Hardy Knittel, director ejecutivo de la Fundación Gente del Sur, señaló: “Seguimos cumpliendo con nuestro compromiso que desde el sur de Chile se debata, analice y converse sobre los temas que le interesan a nuestra gente. La discusión parlamentaria que se realiza sobre la Ley de Cabotaje es uno de esos temas, es precisamente en nuestras regiones australes, por las características de su geografía, donde el transporte marítimo es clave para ofrecer conectividad.”