

Apertura al cabotaje marítimo

Patricio Arrau
Ph. D. Economía, Universidad de Pennsylvania
Presidente Empresa Portuaria San Antonio
Ex - presidente Empresa Portuaria Iquique

(Columna diario La Tercera, 6 de junio de 2011)

El cabotaje es el transporte de carga y pasajeros entre puertos o aeropuertos de un mismo país. El cabotaje en Chile y en la gran mayoría de los países del mundo está protegido. Se prohíbe que líneas aéreas o navieras de países distintos al propio puedan transportar carga o pasajeros al interior de un país. Los argumentos en favor de esta restricción históricamente han venido desde el mundo de la seguridad nacional, en el contexto de sistemas económicos autárquicos, donde el beneficio de protegerse de supuestas amenazas externas no tenía contrapeso con el costo asociado a ineficiencias económicas que esta protección pudiera acarrear. Sin embargo, la fuerte emergencia del comercio global ha perturbado todos los paradigmas. En los años setenta, Chile se abrió unilateralmente al comercio exterior y redujo sus aranceles de importación a un nivel nunca visto en países en desarrollo, adelantándose a lo que sería luego una tendencia general de desarrollo. Esa decisión está en la base del desarrollo económico que ha tenido Chile desde entonces. Sin embargo, la apertura al cabotaje marítimo y aéreo no fue incluida en ese impulso de apertura comercial, debido a la naturaleza del gobierno de entonces y debido a la influencia de intereses privados que dicha política proteccionista ha creado en la industria nacional.

Para un país largo y angosto con vista al mar como el nuestro, el cabotaje marítimo reviste de especial importancia. Muchos buques de bandea extranjera navegan nuestras costas entre puerto y puerto para dejar o tomar carga de comercio exterior. Por lo mismo, dichos buques tienen una gran capacidad de bodegas libres que podrían utilizar para transportar cargas entre puertos chilenos con un costo marginal muy bajo. Hasta hace poco, tortas de soya importadas de Bolivia viajaban desde Arica a Puerto Montt por camiones, junto a buques de carga con bodegas vacías haciendo el mismo trayecto. Una ley especial para Arica que abrió el cabotaje marítimo desde dicha ciudad terminó con esta torpeza económica. Sin embargo, ejemplos como este abundan. Camiones desde la Zona Franca de Iquique trasladan diariamente contenedores hasta Santiago mientras buques que descargan contenedores en dicho puerto siguen navegando hasta la zona central con capacidad ociosa. Dos opciones se abren ante la apertura del cabotaje. Buques de contenedores pueden traer más eficientemente esa carga hasta Santiago, aunque también los buques Roll-on Roll-off que descargan automóviles en Iquique pueden cargar camiones con contenedores y ahorrarles 2.000 kilómetros de distancia. La eficiencia logística que una apertura del cabotaje puede traer a Chile es enorme. Estos ejemplos también abundan para el transporte de carga desde la zona central hacia el sur de Chile y desde el sur hacia la zona central.



La apertura al cabotaje marítimo y aéreo está incluida en el paquete de 50 medidas del Impulso Competitivo recientemente anunciado por del Ministerio de Economía. Al contrario de la industria aérea que favorece la medida al apostar decididamente por la globalidad, la industria de armadores nacionales y asociaciones de camioneros se han opuesto a la apertura del cabotaje marítimo y se preparan para ejercer su influencia en el Congreso Nacional. La seguridad nacional no se juega en lo absoluto en esta nueva política de transporte. De ser aprobada, esta nueva política de transporte nacional de carga traerá grandes ganancias de eficiencia, para aun país que espera llegar a ser un país desarrollado en esta década gracias a nuevos impulsos productivos como el propuesto. Esperamos confiado que los representantes del poder legislativo sabrán discernir los argumentos, resistir la influencia de los intereses afectados y legislar mirando el interés superior del país.