

## Liberen de una vez el cabotaje marítimo (y sus relacionadas)

El año 2011 el entonces Ministro de Economía Juan Andrés Fontaine impulsó una agenda pro - crecimiento que entre otras materias incluía liberar el cabotaje marítimo, acabando de esa manera con una extemporánea protección a la marina mercante chilena. La fuerte oposición a esta medida de parte de la Asociación Nacional de Armadores de Chile (ANA) y de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile la sepultaron. Después vendría la controvertida ley de pesca que definitivamente terminaría con cualquier intento de mejorar estructuralmente el entorno competitivo del país.

En días recientes hemos visto cómo se vuelve a favorecer exclusivamente al gremio de los camioneros a través del mantenimiento del reintegro parcial del impuesto al diesel, impuesto que además representa un cuarto de aquel aplicado al resto de los combustibles, sin justificación alguna. Adicionalmente, se suele olvidar que los camiones están además subsidiados en el cobro de peajes carreteros, al asumir uno sustancialmente inferior al que debería prevalecer por su negativo impacto en la carpeta de los caminos concesionados.

Si alguien cree que ceder ante estas presiones corporativas es gratis, se equivoca profundamente. El mayor crecimiento de largo plazo exige resolver estos temas y otros de naturaleza equivalente de manera competitiva, considerando las externalidades cuando las hubiere.

En el caso del cabotaje marítimo se ha llegado al extremo que el **70%** de éste está ligado al Grupo Ultramar, que también participa en los puertos de Arica, Mejillones, Coquimbo, Valparaíso y Coronel. Los otros grupos portuarios relevantes son SAAM (partícipe en Arica, Iquique, Antofagasta, San Antonio y San Vicente) y el grupo Matte – Copec (partícipes en San Antonio y en Lirquén), debiendo agregar que Copec es socia del grupo Ultramar en Coronel y en el proyecto de carbón de Isla Riesco y que, a su vez, el Grupo Matte es dueño del 11% de Copec. Por otro lado, se han estructurado tres grandes alianzas navieras internacionales que concentran sobre el 80% del tráfico de contenedores a nivel mundial, estando en una de ellas Hapag Lloyd – que absorbió la división de transporte de contenedores de Sudamericana de Vapores y está relacionada con SAAM – y en otra MSC, socia de Ultramar en Valparaíso.

Es imposible que de la conformación industrial y accionaria anterior se genere un escenario efectivamente competitivo en el ámbito portuario y marítimo chileno. Es obvio que los precios sólo pueden verse impactados al alza. La propia Hapag Lloyd reconoce en su Memoria 2017 cuando se refiere a las rutas entre Chile y Brasil o al interior de Chile a que si se abriesen a la competencia, habría efectos negativos en sus ganancias. En el primer caso, tenemos la suerte que ha sido sorpresivamente Brasil el que ha puesto término a la protección de las navieras mercantes respectivas a partir de enero 2020.

En el caso relacionado de los cruceros, todavía no se permite que hagan cabotaje en el país e incluso persiste el uso de tickets nominativos, cuando no existe razón válida alguna para tal práctica, salvo extraer mejor el excedente del consumidor. ¿A qué costo sufre Chile esta otra protección? Tenemos un mercado de cruceros que no supera las 100.000 visitas únicas, cuando por ejemplo en una equivalente Alaska a nuestro sur de los canales y glaciares ya superan el millón. Esta misma práctica de pasajes nominativos también continúa en el tráfico aéreo, no habiendo nuevamente razón

alguna que la justifique, salvo ir en contra del interés del usuario al facilitar precios dinámicos con nombre y apellido. Incluso en este mercado la apertura del cabotaje aéreo está respaldada en un frágil decreto y no una ley y ahora nos vemos amenazados con un **Joint Business Agreement (JBA)** que permitiría una coordinación de precios, cantidades y distribución de ingresos a nivel continental sudamericano entre el actor dominante LATAM y las mayores líneas aéreas de Estados Unidos y Europa (American Airlines e IAG, dueña de British Airways e Iberia), con participaciones de mercado que en el caso de Chile superarían el **70%** y a nivel sudamericano rondarían el 50%.

Un país abierto al mundo no puede darse el lujo de proteger a su industria aérea o marítima. Un transporte marítimo que ya excede las 150 millones de toneladas, o uno aéreo que va por los 25 millones de pasajeros, no deberían quedar sujetos a los intereses de los incumbentes. Pero en nuestro país sí lo están.

Hasta ahora la autoridad ha sido débil, independiente del color político, para enfrentar estos intereses. Es de esperar que no siga siendo así.

Manuel Cruzat Valdés

11 de enero de 2019

*Nota posterior: con fecha 13 de enero 2019 Puertos y Logística S.A. – controladora de Puerto Central en San Antonio y Puerto Lirquén en la Región de Biobío – informó a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) el acuerdo para iniciar una Oferta Pública de Acciones (OPA) por hasta el 100% de sus acciones a perfeccionarse por una filial de DP World Limited.*

*De lograrse lo anterior, sería un primer paso en la dirección correcta.*