



El Mercado de Cabotaje Marítimo de Carga en Chile

**TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE
MAGÍSTER EN POLÍTICAS PÚBLICAS**

**Alumno: Francisco Fabres Figueroa
Profesor Guía: Óscar Landerretche Moreno**

Santiago, enero de 2023

1. Introducción

Chile cuenta con un sistema portuario compuesto por 56 puertos: 10 puertos estatales de uso público, 14 puertos privados de uso público y 32 puertos privados. A través de estos se movilizó más del 92% de las exportaciones y más del 74% de las importaciones de bienes, medidos en millones de dólares, durante el año 2021 (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2022).

No obstante, no toda la carga llega directamente desde su origen internacional al puerto más cercano al destino, si se requiere que este tipo de carga o carga doméstica sea transportada entre dos puertos dentro del mismo país se denomina “cabotaje marítimo”, el cual es definido como “el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, y entre estos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva” (D.L. 3.059, artículo 3°).

Actualmente existe un debate público sobre este tema, ya que legalmente este mercado se encuentra reservado para la participación de naves nacionales, a excepción de ciertos casos definidos en la legislación. El debate surge porque existen argumentos de organismos técnicos y expertos que explicarían que a pesar de dichas excepciones, esta situación generaría ineficiencias debido a las barreras de entrada que inhiben la competencia, lo cual finalmente se reflejaría en mayores costos en las tarifas de transporte. Prueba de lo anterior se encuentra en que “un viaje de contenedores desde un puerto de Valparaíso hasta un puerto en Antofagasta es 40% más caro que un viaje de los mismos contenedores desde Valparaíso al puerto de Callao en Perú” (Entrevista a Claudio Agostini, 2022).

Hoy en día existen dos 2 proyectos de ley que buscan avanzar en la liberalización del mercado de cabotaje marítimo de carga, uno data del año 2012 y el más reciente del año 2021. Respecto a estos, ciertos grupos de interés (principalmente gremios de empresas asociadas a estos servicios, sindicatos y gremios de camioneros) se han opuesto a su avance e incluso el año 2006 fueron capaces de revertir la excepción a la reserva de cabotaje que estaba establecida por ley a los puertos de la Provincia de Arica y Parinacota desde el año 1995. Por lo anterior, este tema sería relevante al presentar un ejemplo de cómo la legislación generaría barreras de entrada en un mercado que finalmente se traducen en un impacto económico y su relación con grupos de interés que tratan de mantener el “status quo”, incluso aquellos que no pertenecen directamente a este mercado (gremios de camioneros).

Por ende, este trabajo tratará de responder la pregunta: **¿Debe Chile liberalizar el mercado de cabotaje marítimo de carga?** Para responderla se hará uso de la metodología de literatura comparada, en donde se revisarán las principales características de las políticas de cabotaje de Chile y otros países, principalmente enfocándose en países desarrollados, de Latinoamérica y otros casos que destaque la literatura, teniendo presente las potenciales restricciones que aplican a naves extranjeras y potenciales impactos que ha significado relajar o fortalecer dichas políticas. Además, se revisarán las mejores prácticas internacionales que se encuentren en las recomendaciones de organismos técnicos y expertos en esta materia. Tomando en cuenta lo anterior, se responderá la pregunta analizando si los proyectos de ley representan un avance hacia

la liberalización del mercado y en caso contrario se generará una recomendación de política pública.

2. Caracterización del Problema y Antecedentes

La reserva de los servicios de cabotaje de carga marítimos data desde la época de la independencia, principalmente basada en un enfoque en la seguridad nacional, aunque con cierta flexibilización en casos puntuales y excepciones que incluso se consideran en la legislación actual (Informe de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, 2006). Hoy en día se encuentra vigente la **Ley de Fomento a la Marina Mercante (D.L. 3.059 de 1979)**, la cual busca fomentar el desarrollo y mantención de la marina mercante nacional. Además, define que la inspección y la supervigilancia de la marina mercante serán ejercidas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional (Directemar) en sus aspectos técnicos y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) en sus aspectos comerciales. En su artículo tercero se expresa que el cabotaje de carga queda reservado a las naves chilenas y también define excepciones para permitir la participación de naves extranjeras basándose en rangos de volumen de carga:

- a) **Volúmenes de carga superiores a 900 toneladas:** Las naves extranjeras pueden optar a realizar estos servicios previa participación en un proceso de licitación pública convocada por el usuario. Dichas ofertas son castigadas incrementalmente en el porcentaje de la tasa general de arancel aduanero (6% en la actualidad) solo para fines de comparabilidad¹.
- b) **Volúmenes de carga menores o iguales a 900 toneladas:** En este caso y ante la no disponibilidad de naves chilenas², la autoridad marítima³ podrá autorizar permisos especiales temporales (waivers) para que realicen servicios de cabotaje, no obstante, la ley permite que la autoridad marítima pueda excluir ciertas naves si a su juicio existen razones suficientes para hacerlo.

Finalmente, en su artículo sexto define la posibilidad de que las navieras nacionales puedan arrendar naves mercantes de bandera extranjera por un plazo no mayor a los 6 meses (renovable total o parcialmente) y considerando que el tonelaje arrendado no sea mayor al 50% del tonelaje total propio de las naves de propiedad de la naviera nacional.

Por otra parte, en el **artículo 11 de la Ley de Navegación (D.L. 2.222 de 1978)**, se definen los requisitos para considerar que una nave sea considerada chilena. Se requiere que su propietario sea chileno y en el caso de personas jurídicas que estas tengan domicilio y sede efectiva en Chile, que su presidente, gerente general y la mayoría de directores o administradores sean chilenos y que la mayoría del capital social también les pertenezca a chilenos. Además, **el artículo 14**

¹ Además, los navieros chilenos tienen la opción de reclamar el proceso de licitación ante una comisión compuesta por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el director general del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, entre otras autoridades (D.L. 3.059) y en aquellos casos en los cuales el pronunciamiento esté pendiente post adjudicación, el MTT podrá autorizar a la nave extranjera a efectuar el transporte de cabotaje.

² Se define “no disponibilidad de la nave chilena o reputada” como aquella que produjere atrasos en el embarque de las cargas superiores a 8 días. Tratándose de productos perecibles o de pronto deterioro o corrupción, el plazo no podrá ser superior a 3 días corridos (Decreto 237, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).

³ Se definen como Autoridad Marítima al director de Directemar, que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto, entre otros (D.L. 2.222).

establece que para operar una nave con bandera nacional su capitán, oficialidad y tripulación también deben ser chilenos. Por último, la **Ley de Impuesto a la Renta (D.L. 824 de 1974)**, en su **artículo 59 número 5** define un impuesto adicional al arriendo naves extranjeras utilizadas en servicios de cabotaje con un impuesto de tasa 20% sobre el valor total del arriendo.

Respecto a la Organización Industrial en Chile, el mercado de cabotaje marítimo movilizó el año 2021 aproximadamente 22,7 millones de toneladas (Directemar, 2022). Respecto a las toneladas transportadas por empresa, se aprecia en la Tabla 1 que para los tipos de carga líquida y granel esta se concentró en pocas empresas. Frente a lo anterior, estudios citados en los proyectos de ley muestran que el índice de Herfindahl-Hirschman⁴ obtiene puntajes mayores al umbral considerado tanto por la Fiscalía Nacional Económica (2.500 puntos) cómo por la práctica internacional (1.800 puntos) que dan cuenta de mercados altamente concentrados (5.388 y 4.370 respectivamente⁵). Por otra parte, en la Tabla 2 se aprecia que la participación de naves extranjeras ha sido marginal en los últimos años.

Tabla 1: Distribución porcentual de toneladas transportadas a través de cabotaje marítimo en Chile en el año 2021 por empresa.

Empresa (Armador) /Tipo de Carga (%)	General	Granel	Líquido	Total
Compañía Marítima Chilena S.A.	5,30%	1,80%	43,40%	23,00%
Naviera Ultrana Ltd.	8,60%	82,90%	56,60%	44,00%
Empresa Marítima S.A.	0%	15,30%	0%	2,50%
Otros Nacionales	83,30%	0%	0%	29,50%
Otros Extranjeros	2,80%	0%	0%	1,00%
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia en base a Boletín Estadístico Portuario versión 2022 de Directemar.

Tabla 2: Distribución porcentual de cabotaje marítimo en Chile en el periodo 2017-2021 por año y tipo de bandera de nave.

Bandera de la Nave (%)	2017	2018	2019	2020	2021
Nacional	88,0%	87,2%	88,4%	87,2%	85,0%
Reputada Nacional	12,0%	12,8%	11,2%	12,7%	14,0%
Extranjera (Waiver)	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	1,0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia en base a Boletines Estadísticos Portuarios, versiones 2018 a 2022.

Diversos autores consideran que las condiciones establecidas en la legislación actual nombradas anteriormente⁶ representan barreras de entrada que dificultan la participación de naves extranjeras en el mercado de cabotaje, lo cual se traduce en ineficiencias económicas que afectan

⁴ Es una medida que informa sobre la concentración económica de un mercado. El indicador consiste en la suma de las participaciones de mercado al cuadrado de todas las empresas.

⁵ Si bien en ambos proyectos de ley se cita este argumento, sólo se muestran los puntajes citados en el proyecto de ley más reciente (Boletín N° 14532-15).

⁶ Como el recargo en las ofertas de licitaciones, el impuesto asociado al arriendo de naves, el proceso de acreditación de inexistencia de naves nacionales, la limitación de tonelaje máximo asociada al arriendo y las exigencias asociadas a la nacionalidad.

la competencia en dicho mercado (International Transport Forum, 2016; Mordoj et al., 2018; Hoffmann, 2001). Por otra parte, se comenta que la estructura de este mercado podría asimilarse al modelo básico de comercio internacional, en el cual los consumidores y oferentes locales podrían enfrentar un precio internacional menor que el que existe domésticamente en ausencia de libre comercio, garantizando un mercado eficiente. Algunos autores argumentan que no existen suficientes estudios para evaluar el impacto que tendría este tipo de políticas en el sistema de transporte nacional (Brooks & Wilsmeier, 2017), encontrándose en el caso de Chile solo un estudio de Mordoj et al. (2018), quienes estiman a través de un análisis de equilibrio parcial según una potencial rebaja tarifaria proyectada y un incremento de la demanda por servicios de cabotaje que el costo económico sería de al menos entre USD\$186 y USD\$432 millones anuales, el cual incluso subestimaría el impacto por reducción de externalidades negativas asociadas al transporte terrestre por contaminación, congestión y accidentes en un potencial “cambio de mix” de modo de transporte. Este último punto es relevante considerando que en la actualidad existe una alta dependencia con el transporte por carretera, donde el 90% de la carga en Chile se mueve por este medio y el 75% de todo el petróleo y diésel consumido en el país se asocia a este (Brooks & Wilsmeier, 2017).

Respecto a los proyectos de ley, el **año 2012** se presentó un **proyecto**⁷ cuya premisa propone abrir el cabotaje a naves extranjeras cuya capacidad de carga sea igual o superior a 2.000 toneladas, dicha cota se propuso para no afectar los puestos laborales del mercado de cabotaje de conectividad austral, el cual citan que mostraría niveles adecuados de competencia. Además, desde el punto de vista tributario, se propuso modificar la tasa de 20% asociada al arriendo de naves extranjeras y reemplazarla con un impuesto sobre la utilidad presunta correspondiente al 17% del monto de cada cuota que se pague en virtud del contrato. El proyecto de ley busca generar beneficios por medio de ganancias de eficiencia que se manifestarían en menores tarifas de transporte y mayor optimización logística de los operadores, fundamentado en el potencial acceso a naves con estructuras de costos más bajas y el aprovechamiento de la capacidad ociosa de naves de comercio exterior que recalcan en más de un puerto en Chile (sobre todo en procesos de reposicionamiento de contenedores vacíos). Además, se argumenta la oportunidad de aumentar el uso del mar como vía de transporte respecto al modo terrestre, lo cual podría reducir potencialmente los costos de mantención de infraestructura vial y las externalidades negativas comentadas anteriormente. En años posteriores a su presentación, Brooks & Wilsmeier (2017) comentaron que este proyecto fue “rápidamente silenciado” por ciertos grupos de interés (La Asociación Nacional de Armadores y la Asociación de Armadores del Sur, los cuales son gremios que agrupan y defienden los intereses de las empresas nacionales que realizan servicios de transporte marítimo) bajo argumentos de que impactaría en la cantidad de puestos de trabajo y que no se recogería la reciprocidad con otros países, dejando en desventaja a las empresas nacionales relativamente a las extranjeras.

⁷ El cual busca modificar la Ley de Fomento a la Marina Mercante (D.L. 3.059 de 1979) y la Ley sobre Impuesto a la Renta (D.L. 824 de 1974), permitiendo que naves mercantes chilenas y extranjeras puedan realizar cabotaje (Boletín N° 8330-15).

Recientemente, en el **año 2021** se presentó un segundo **proyecto**⁸, el cual a diferencia del anterior propone liberalizar totalmente el cabotaje (sin cota mínima), además busca relajar las exigencias para considerar una nave como chilena, eliminando los requisitos de que las empresas deban tener sede en Chile, que la mayoría de su capital le pertenezca a chilenos y que se requieran gerentes y administradores nacionales, sin embargo, manteniendo que las empresas deban tener domicilio efectivo en Chile y que el capitán y primer oficial sean nacionales, mientras que el resto de la oficialidad y tripulación se propone armonizarlo con el porcentaje exigido a cualquier industria en Chile en el código del trabajo (15%). Los beneficios citados por el proyecto de ley son similares al proyecto previamente analizado, pero además se cita el estudio de Mordoj et al. (2018), mostrando el potencial impacto económico de la situación actual.

Respecto a ambos proyectos de ley, desde un punto de vista político es relevante considerar la existencia de los grupos de interés nombrados previamente, los cuales abogan por mantener el “status quo” bajo argumentos del potencial impacto en el empleo, la seguridad nacional y que la no existencia de reciprocidad con otros países los dejaría en desventaja. Se comentó previamente que el proyecto de ley del año 2012 no ha avanzado por la acción de estos grupos, los cuales recientemente también han declarado estar en contra del proyecto más reciente comunicando su rechazo a los parlamentarios (Garcés, 2021). Por otra parte, cabe profundizar en la **derogación** de una ley que data del año 1995 (**Ley 19.420**) cuyo objetivo era fortalecer el desarrollo económico de las provincias de Arica y Parinacota, el cual en su **artículo 34** generó una **excepción del D.L. 3.059** para los puertos de la provincia respecto al cabotaje de carga. Sin embargo, dicha excepción duró solo 11 años, ya que fue derogada por la **ley 20.136 de 2006**. Analizando dicha situación y basándose en comentarios del informe de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (2006), lo anterior se aprobó debido a que *“ha provocado un efecto negativo al transporte terrestre y... que los transportistas han sido perjudicados”*, también se menciona que es resultado del acuerdo entre el gobierno y los gremios para terminar movilizaciones en dicha época.

3. Metodología y Desarrollo Metodológico

Como metodología para articular el documento se hará uso de la revisión de literatura comparada y la revisión de las mejores prácticas internacionales recomendadas por organismos técnicos internacionales y expertos. El objetivo es entender y comparar las principales características de las políticas de cabotaje de diversos países respecto a una visión proteccionista o liberal, los principales objetivos detrás de la instauración de cada tipo de política y finalmente revisar recomendaciones para poder responder la pregunta estructurante y analizar si los proyectos de ley están alineados con dicha respuesta. Las ventajas metodológicas son que permite simplificar la comprensión de las políticas y analizar sus características, similitudes y diferencias y también identificar los beneficios y cambios que son necesarios para que Chile avance en dicha dirección. Las limitaciones tienen relación principalmente con que se reduce la efectividad de la comparación debido a las variables internas de cada país, tanto desde un punto de vista geográfico (distribución y características de sus modos de transporte) como político (poder de

⁸ El cual busca modificar la Ley de Fomento Marina Mercante (D.L. 3.059 de 1979) y la Ley de Navegación (D.L. N°2.222 de 1978) (Boletín N° 14532-15).

negociación de grupos de interés en cada país), lo cual afecta las conclusiones que pueden obtenerse de la comparación.

A continuación se expondrán los principales hallazgos del desarrollo metodológico junto a la descripción de una selección de países y regiones del estudio de Paixão & Lyridis (2018), quienes investigaron diversas políticas de cabotaje clasificándolas basados en las restricciones que se definen en sus legislaciones, y complementadas con literatura adicional de otros autores en ciertos casos. Esta selección pretende mostrar casos similares al chileno (La mayoría de los países de Latinoamérica), un caso más proteccionista (Estados Unidos) y casos de interés respecto a diversos grados de liberalización (Nueva Zelanda, China y la Unión Europea).

Los principales hallazgos son que en general los marcos legales obedecen al régimen de política pública que aplican en el espectro proteccionismo vs. liberalización fijando las restricciones en los casos en que se permite la participación de naves extranjeras, las cuales principalmente se asocian a la nacionalidad de los propietarios de las compañías navieras y naves, las limitaciones a la inversión extranjera, la bandera que pueden usar las naves en la realización de los servicios, la nacionalidad de la administración y tripulación, la necesidad de obtener una licencia y la posibilidad de participar si es que no hay disponibilidad de naves nacionales, entre las más relevantes.

Como conclusión general se encuentra que la mayoría de los países cuenta con algún tipo de restricción, por ende, caen bajo una clasificación con algún grado de proteccionismo (Ver tabla 3). Lo anterior se refuerza basándose en el Índice de Restricción del Comercio de Servicios de la OECD, en donde 35 de los 44 países analizados afirman excluir del cabotaje al menos parcialmente a las naves extranjeras⁹ (OECD, 2021). Por otra parte, se encuentra que existe una “sensibilidad política del tema” en el hecho de que es común que el cabotaje quede excluido de los tratados de liberalización comercial entre países a menos que se cumpla el principio de reciprocidad entre estos (UNCTAD, 2018). Respecto a los potenciales objetivos asociados a cada tipo de política, se encuentra que asociado al espectro liberal se relacionan principalmente en el apoyo a la competitividad mediante la eliminación de barreras que afecten al comercio, el apoyo al desarrollo de habilidades de los trabajadores (debido a las mayores exigencias para mantenerse competitivos) y motivos medioambientales (ya que el potencial “cambio de mix” al modo marítimo es más amigable desde un punto de vista ecológico) y los objetivos asociados al espectro proteccionista se relacionan principalmente con la seguridad nacional mediante la creación y mantención de una marina mercante que apoye al país en momentos de conflicto, la necesidad de desarrollar capacidades internas en las diversas etapas de la cadena de valor de los servicios de transporte (por ejemplo, por medio del desarrollo de un mercado interno de fabricación y reparación de naves) y con el impacto en la generación de empleos en el país (Paixão & Lyridis, 2018; UNCTAD, 2018).

⁹ El Índice de Restricción del Comercio de Servicios (STRI) se calcula en base a una encuesta de respuestas binarias. En particular respecto al cabotaje hay dos preguntas asociadas a la participación de naves extranjeras, la primera es si el país las excluye totalmente sin restricciones y la segunda sobre si se excluyen parcialmente.

Tabla 3: Clasificación de políticas de cabotaje de diversos países.

Tipos de Políticas	Definición	Países
Políticas Totalmente Proteccionistas	Protegen totalmente la industria del cabotaje sin permitir la participación de extranjeros. Permiten excepciones por fuerza mayor.	Japón, Estados Unidos , Perú.
Políticas de Proteccionismo Controlado	Protegen la industria del cabotaje, pero a la vez permiten la participación de extranjeros bajo condiciones controladas a través de la concesión de permisos o licencias.	Francia, Alemania, Italia, Grecia, Portugal, España, Finlandia, Suecia, Lituania, Eslovenia, Bulgaria, Rumanía, Croacia, Angola, Marruecos, Libia, Tanzania, Kenia, Turquía, Rusia, Jordania, India, Corea del Sur, Myanmar, Tailandia, vietnamita, Taiwan, Canadá, México, Cuba, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Venezuela, Brasil, Uruguay, Argentina, Chile , Colombia, Ecuador, Filipinas, Nueva Zelanda .
Políticas de Proteccionismo Parcial	Protegen la industria del cabotaje, pero a la vez han incorporado medidas de mayor libertad en ciertos segmentos de mercado.	Mozambique, Malasia, Indonesia, China , Egipto.
Políticas Liberales Controladas	Permiten la participación de extranjeros a través de un sistema de licencias.	Australia.
Políticas Totalmente Liberales	Permiten la entrada sin limitaciones.	Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Irlanda, Reino Unido, Noruega, Islandia, Malta, Chipre, Estonia, Letonia, Polonia, Nigeria, Sudáfrica, Namibia, Emiratos Árabes Unidos, Líbano, Brunei, Camboya, Singapur.

Fuente: Paixão & Lyridis (2018).

Respecto a la selección de países y regiones comentada anteriormente:

- i) **Latinoamérica:** En esta región en general los países tienen políticas proteccionistas similares a nivel de restricciones, permitiendo que solo operen naves de propiedad de nacionales con exigencias respecto a que el capital y administración estén mayoritariamente en manos de estos, también son comunes los requisitos respecto a que las tripulaciones estén compuestas por

nacionales. Un caso diferente¹⁰ a destacar en esta región es Perú, cuya política está entre las más proteccionistas, la ley no solo prohíbe usar naves extranjeras, sino que además exige que las naves sean construidas en el país, tener una tripulación compuesta al menos en un 85% por nacionales y que la propiedad de la compañía esté mayoritariamente en manos de estos.

- ii) **Estados Unidos:** Tiene una de las políticas más proteccionistas del mundo (conocida como “Jones Act”, la cual data de hace más de 100 años), esta exige que el cabotaje debe ser realizado por naves construidas en el país, propiedad de nacionales controlando al menos un 75% del capital y con al menos un 75% de tripulación nacional (incluso exige que el acero extranjero utilizado en reparaciones de naves no supere el 10%), cómo excepción han permitido naves extranjeras en casos asociados a temas de seguridad nacional (desastres naturales). Se muestra evidencia de que el impacto de esta política ha implicado que ciertos estados prefieran importar desde el extranjero bienes en vez de obtenerlos por medio del transporte marítimo desde otros estados del país debido al impacto en las tarifas (Olney, 2020) y que no hay evidencia de que esta política haya reforzado el desarrollo de la industria nacional (por ejemplo, mayor competitividad en el mercado de fabricación de naves), mostrando que la mantención hasta la actualidad de esta política obedece más a la asimetría en la cual pocos grupos de interés, pero con gran poder de negociación (gremios de fabricantes de naves y sindicatos de trabajadores), aprovechan las rentas obtenidas mientras que los costos se diluyen en un gran número de demandantes finales no organizados (Grabow et al., 2018).
- iii) **Nueva Zelanda:** Desde 1994 establece en su Acta de Transporte Marítimo una política del tipo liberal, aunque no completamente irrestricta, basada en que permite la participación directa de naves extranjeras que hacen paradas de paso en el país para dejar o recoger carga internacional. Cavana (2004) muestra que las tarifas lograron disminuir en promedio 25% y hasta en un 50% en algunas rutas debido a la mayor competencia. En el año 2000 el gobierno realizó una revisión de la política debido a presiones de ciertos gremios que querían reintroducir la reserva, sin embargo, fue desestimada basados en la evidencia de este autor.
- iv) **China:** En este país existe reserva de cabotaje a naves nacionales, exigiendo la participación en el capital de forma mayoritaria en manos de nacionales, además que la compañía esté establecida en el país y en general que usen tripulación nacional. Sin embargo, desde el año 2013 se ha avanzado en eliminar las restricciones a través de políticas pilotos. Se empezaron a establecer “Zonas de Comercio Libre” donde barcos con bandera extranjera, pero de propiedad de nacionales, pudiesen hacer cabotaje y recientemente se está logrando expandir la política a compañías extranjeras propietarias de naves con banderas extranjeras (Cao & Chang, 2021).
- v) **Unión Europea:** A principios de los 90’s se aprobó la liberalización recíproca del cabotaje entre países miembros cumpliendo con los requisitos exigidos por el país en el cual se desarrollan los servicios (Banco Mundial, 2014). Tomando en consideración que se generó una política “en dos niveles” (para países miembros y para el resto) destaca que solo algunos permiten la participación

¹⁰ También destaca recientemente el caso de Brasil, que en el año 2022 aprobó una ley para liberalizar el cabotaje pero que hasta el momento no se ha podido implementar. Para lo anterior el Gobierno Federal promovió un amplio debate en el que participaron diversos organismos gubernamentales, usuarios y representantes del sector (MundoMarítimo, 2022).

irrestringida (Bélgica, Países Bajos, Reino Unido, entre otros). También cabe resaltar que la reticencia a la aplicación de esta política se pudo superar debido a una implementación gradual y consensual entre países respetando la realidad y necesidades de cada uno, por ejemplo, ciertos países tenían preocupaciones con que se distorsionaran las condiciones salariales asociadas a la tripulación, lo cual derivó en un acuerdo en que se deben respetar las condiciones impuestas por el país en el cual se realiza cabotaje en este tema (International Transport Forum, 2016). Por último, cabe comentar que la evidencia muestra que en el período 2001-2010 no hubo un incremento significativo en el número de oferentes, se requirió introducir obligaciones en ciertas rutas de interés social, aumentó el número de naves usando banderas de otros países miembros, en general el volumen de carga se mantuvo constante y finalmente que hubo un impacto positivo en términos de modernización de las flotas y mejoramiento de la calidad de los servicios (UNCTAD, 2018).

Finalmente, respecto a la revisión de las mejores prácticas internacionales, diversos organismos técnicos y autores en las últimas décadas han sugerido a Chile avanzar en la liberalización del cabotaje marítimo, destacando a Hoffmann (2001), al International Transport Forum (2016), Brooks & Wilsmeier (2017), Mordoj et al. (2018) y OECD (2022). También se pueden encontrar recomendaciones de política pública en la misma dirección pero dirigidas a otros países, por ejemplo, del Banco Mundial (2014) a Filipinas. Se aprecia que no todas proponen liberalizar totalmente el mercado, sino que la mayoría propone avances acotados en ciertos aspectos, los cuales se describen a continuación:

Recomendación de Liberalización Total:

- i) **Liberalizar totalmente el cabotaje marítimo:** Principalmente con el objetivo de promover la competencia y maximizar la eficiencia de dicho mercado (Mordoj et al., 2018; Brooks & Wilsmeier, 2017).

Recomendaciones asociadas a propuestas de liberalización parcial:

- ii) **Permitir el uso de la capacidad ociosa o reposicionamiento de contenedores vacíos a compañías extranjeras o permitir su participación en situaciones anormales (clima):** Se busca aprovechar que las naves que hacen paradas en más de un puerto nacional puedan aprovechar su capacidad ociosa o que en casos en que los puertos cierren por mal clima puedan descargar en el puerto nacional más cercano (Brooks & Wilsmeier, 2017; Hoffmann, 2001; International Transport Forum, 2016).
- iii) **Relajar restricciones aplicadas en la actualidad:** Con el objeto de aumentar la participación de compañías y naves extranjeras se propone disminuir el porcentaje requerido o eliminar condiciones asociadas a la nacionalidad de los dueños, administradores y tripulación (World Bank Group, 2014); lo anterior también es propuesto por el segundo proyecto de ley analizado.
- iv) **Generar Programas Pilotos:** Tomando en consideración la experiencia en la última década de China (Zonas de Comercio Libre), se propone replicar dicho modelo por medio de la selección de ciertos puertos o tipos de carga, por ejemplo, exportaciones de fruta (International Transport Forum, 2016).

- v) **Impulsar Alianzas Internacionales recíprocas:** Tomando en consideración una de las principales preocupaciones de los gremios y la experiencia de la Unión Europea, se propone impulsar acuerdos con ciertos países, por ejemplo, dentro de la Alianza Pacífico (participan Chile, Perú, Colombia y México), aumentando la competencia pero dentro de un escenario controlado y recíproco (Hoffmann, 2001; International Transport Forum, 2016).
- vi) **Impulsar Estudios de Organismos Técnicos:** En la actualidad no existe mucha evidencia respecto al impacto de liberalizar el cabotaje y su impacto en el sistema de transporte nacional de carga (Brooks & Wilsmeier, 2017), por ende, se podría impulsar que organismos técnicos de alto prestigio nacional como la Fiscalía Nacional Económica o el Tribunal de la Libre Competencia puedan generar estudios en este mercado (Mordoj et al., 2018).

4. Análisis de los resultados y respuesta a la pregunta estructurante

Tomando en consideración los hallazgos de la sección anterior respecto a que algunos países han vivido una evolución hacia el espectro liberal de sus políticas, donde en algunos casos ciertos grupos de interés han insistido en hacer seguimiento post implementación ya sea con el objeto de profundizar o revertir la política (Unión Europea, Nueva Zelanda, China), y que la evidencia del impacto de cambiar la política dentro del espectro es escasa (destacando la evidencia asociada a Nueva Zelanda), frente a la extrapolación de este último punto al caso chileno es necesario tener precauciones debido a las limitaciones metodológicas, por ejemplo, si bien Nueva Zelanda también es una economía abierta y dependiente del comercio internacional, podría tener diferencias internas (geografía, mix de modos de transporte y poder de negociación de sus grupos de interés) que hayan facilitado su proceso y obtención de beneficios. Por lo anterior, pareciera relevante avanzar en más estudios de los potenciales impactos, donde el trabajo de Mordoj et al. (2018) avanza en dicha dirección.

Por otro lado, frente a cualquier propuesta de cambio en la política de cabotaje, pareciera relevante considerar el poder de negociación de los grupos de interés, ya que han demostrado poder frenar o revertir cambios, por ende, a continuación se analizarán los principales argumentos entregados por expertos, organismos técnicos y de estos grupos respecto a la liberalización del cabotaje o respecto a mantener el “status quo”, los cuales se encuentran resumidos en la Tabla 4.

Argumentos (Pros) a favor de liberalizar el mercado de cabotaje marítimo, los cuales provienen principalmente de la revisión de las mejores prácticas internacionales recomendadas:

- i) **Disminuir tarifas:** El principal argumento es que la mayor eficiencia se traduciría en disminuir costos tarifarios. En Chile en la actualidad es más barato transportar carga hacia ciertos puertos internacionales que entre dos destinos nacionales más cercanos, lo cual cambiaría si es que se libera el cabotaje y se promueve una mayor competencia en el mercado.
- ii) **Aumentar la eficiencia por uso de la capacidad ociosa:** Ciertas naves que hacen paradas en más de un puerto nacional, dado que gran parte del costo del servicio es fijo, podrían aprovechar su capacidad ociosa para hacer cabotaje o para reposicionar sus contenedores vacíos entre puertos, generando eficiencias.

- iii) **Implementar estándares internacionales y buenas prácticas:** La entrada de compañías internacionales permitiría acercarse a estándares internacionales, por ejemplo, respecto al nivel de seguridad de la tripulación.
- iv) **Disminuir costos por externalidades negativas:** En el caso de Chile, la mayor parte de la carga se moviliza a través del transporte terrestre, en donde se genera una mayor cantidad de emisiones, congestión y accidentes en las rutas, los cuales podrían disminuir si se incentiva un “cambio de mix”.
- v) **Aumentar la calidad de los servicios:** Debido a la presión por la existencia de mayor competencia, podrían existir mejoras en aspectos asociados a la calidad del servicio, por ejemplo, a nivel de frecuencia.
- vi) **Disminuir costos administrativos:** Existirían potenciales ahorros de dichos costos (En el caso de Chile, si es que ya no se hace necesaria la administración de permisos especiales ni licitaciones), además se podría eliminar la discrecionalidad que actualmente tienen las autoridades para prohibir la participación de naves extranjeras en ciertos casos.
- vii) **Disminuir costos al país asociados al poder de negociación de ciertos gremios:** Finalmente, se argumenta que ciertos gremios (camioneros) generan costos al país debido a su fuerte poder de negociación, por ejemplo, el año 2022 lograron un congelamiento del precio del diésel por 4 meses, lo cual basándose en ciertas estimaciones podría significar un costo al país de 800 millones de dólares. Avanzar en la apertura del cabotaje permitiría hacer frente a este tipo de presiones (Obach, 2022; Guillou, 2022).

Argumentos en contra de liberar el mercado de cabotaje, los cuales provienen principalmente de declaraciones de grupos de interés en notas periodísticas:

- i) **Impacto negativo en la Seguridad Nacional:** La apertura podría disminuir la cantidad de naves de la marina mercante nacional debido a la presión competitiva, las cuales apoyan al país en temas estratégicos (por ejemplo, ante catástrofes naturales o conflictos). También se argumenta lo anterior frente al apoyo prestado a empresas estratégicas nacionales (por ejemplo, ENAP o CODELCO) debido a que Chile no tiene como política mantener una naviera estatal propia.
- ii) **Impacto negativo en el desarrollo de la Marina Mercante Nacional:** Eliminar la reserva de cabotaje podría impactar en el número de empleos nacionales, la pérdida del know-how generado en la industria e ingresos asociados a los impuestos respectivos.
- iii) **Impacto negativo por inexistencia de reciprocidad con otros países:** La mayoría de los países mantienen restricciones, por ende, una apertura unilateral dejaría en desventaja a las compañías nacionales al no poder aprovechar “en igualdad de condiciones” la apertura.
- iv) **Impacto negativo en rutas poco atractivas económicamente pero de impacto estratégico:** Sin algún tipo de intervención podrían verse afectadas ciertas rutas con valor social, pero no económicamente rentables (Por ejemplo, en zonas geográficamente extremas).

Analizando los Pros, Contras y su relación con los proyectos de ley, se aprecia que estos (sobre todo el más reciente) buscan avanzar hacia el espectro liberal de política de dicho mercado, eliminando o reduciendo barreras de entradas existentes asociadas a la obligación de obtener permisos o participar en sistemas de licitación, además de exigencias asociadas a la nacionalidad tanto de los dueños, administradores, y tripulación, las cuales son restricciones comunes en las políticas de la mayoría de los países. A grandes rasgos estos proyectos permitirían avanzar en

aprovechar los “Pros” asociados a la liberalización del mercado (principalmente basados en la mayor eficiencia de un mercado competitivo). Sin embargo, a nivel de “Contras” no son capaces de recoger las preocupaciones que vienen de grupos de interés que se oponen a cambiar el “status quo”, ya que no mencionan la forma de abordar las preocupaciones sobre la seguridad nacional, el empleo, la reciprocidad ni de abordar potenciales rutas no económicamente rentables.

Tabla 4: Resumen de Pros y Contras de Liberalizar el Cabotaje Marítimo de Carga en Chile entregados por expertos, organismos técnicos y grupos de interés.

Pros	Contras
<ul style="list-style-type: none"> • Disminuir tarifas. • Aumentar eficiencia por uso de Capacidad Ociosa. • Implementar estándares internacionales y “buenas prácticas”. • Disminuir externalidades negativas (transporte terrestre). • Aumentar la calidad de los servicios (Frecuencia). • Disminuir costos administrativos. • Disminuir el poder de negociación de ciertos grupos de interés (camioneros). 	<ul style="list-style-type: none"> • Impacto negativo a la Seguridad Nacional. • Impacto negativo al desarrollo de la Marina Mercante Nacional. • Impacto negativo por inexistencia de reciprocidad con otros países. • Impacto negativo en rutas estratégicas del país que no son económicamente rentables.

Fuente: Elaboración Propia en base al análisis de mejores prácticas internacionales recomendadas (Mordo et al., 2018; Hoffmann, 2001; World Bank Group, 2014; Cavana, 2014) y declaraciones de grupos de interés en notas periodísticas (Betancourt, 2021; Garcés, 2021).

La experiencia respecto a que estos grupos ya han sido capaces de frenar cambios nos muestra que para generar avances es importante lograr consensos que recojan sus preocupaciones. Por ejemplo, sobre el argumento de Seguridad Nacional, la preocupación respecto a que naves extranjeras no estén obligadas a apoyar al país en temas estratégicos (por ejemplo, que participen en rutas que no tengan rentabilidad social) se podría abordar por medio de sistemas de subsidios por parte del Estado. Respecto al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, avanzar hacia un mercado competitivo sí podría apoyar el desarrollo local, ya que permite atraer estándares internacionales, buenas prácticas y mayor calidad de los servicios debido a la presión competitiva, no obstante, también se podría apoyar a las compañías nacionales asegurando gradualidad en los cambios. Finalmente respecto a la reciprocidad (donde la principal preocupación es el impacto en el empleo nacional) se podría pensar en cómo la experiencia de la Unión Europea, donde Chile podría proponer a ciertos socios comerciales (por ejemplo, Alianza Pacífico) avanzar en liberalizar mutuamente este mercado.

Tomando en consideración los antecedentes, el desarrollo metodológico y el análisis de los resultados, respecto a la pregunta estructurante podemos concluir que **sería conveniente avanzar en la liberalización del mercado de cabotaje de carga en Chile**, ya que existen potenciales beneficios que se encuentran en los “Pros” (No obstante, la cuantificación de estos en el caso chileno es escasa por el momento). Lo anterior implica que sería importante generar más estudios respecto a su impacto general en el sistema de transporte nacional, en consecuencia, el debate público debiese centrarse en **definir la forma y grado de avance**. Además, se aprecia

basándose en las tensiones políticas que es poco probable que este avance provenga de los proyectos de ley debido a la fuerte oposición de los grupos de interés al no considerar sus argumentos.

Con el objeto de capturar los “Pros” descritos en la sección anterior y minimizar la posibilidad de que potenciales cambios sean frenados, se propone avanzar en la implementación de cierta selección de recomendaciones comentadas previamente, las cuales recojan de manera consensual las preocupaciones de los grupos de interés. Se proponen los siguientes avances en el corto, mediano y largo plazo, mostrando una priorización temporal y estimando un nivel de complejidad asociado a cada una:

Corto Plazo:

Relajar restricciones asociadas al mal clima: En el caso de eventos climáticos adversos en los cuales estén cerrados los puertos nacionales, liberar el cabotaje permitiría disminuir costos adicionales por medio de que la nave pueda descargar en el puerto nacional más cercano y no navegar hacia un puerto internacional a mayor distancia. Al ser hechos puntuales no debiese existir una fuerte oposición por parte de los grupos de interés nacionales (Se estima un nivel de complejidad Bajo).

Generar Estudios y aumentar la información para apoyar la toma de decisiones: Se podría avanzar en que organismos expertos de prestigio (como la Fiscalía Nacional Económica o el Tribunal de la Libre Competencia) puedan generar estudios que sustenten los impactos y costos de levantar la reserva de cabotaje en el país. Los grupos de interés no debiesen mostrar una gran resistencia (de hecho podrían estar interesados), ya que dicha información respecto al mercado también les podría ser de utilidad (Se estima un nivel de complejidad Bajo).

Mediano Plazo:

Permitir el uso de Capacidad Ociosa de naves que hacen paradas en más de un puerto nacional: Esto permitiría mayor eficiencia, ya que dichas naves podrían usar dicha capacidad para realizar cabotaje o al menos reposicionar sus contenedores vacíos, lo cual debiese reducir al menos parcialmente las tarifas como lo evidencia el caso de Nueva Zelanda (Tomando en consideración las precauciones metodológicas descritas previamente). Esta medida podría contar con la oposición de los grupos de interés, por ende, para minimizar el impacto a las compañías nacionales se podría aplicar en fases basándose en una selección de puertos (Se estima un nivel de complejidad Alto).

Generar alianzas recíprocas con otros países: Se podrían buscar acuerdos internacionales de apoyo mutuo, por ejemplo, a través de la iniciativa de integración regional “Alianza Pacífico¹¹”, la cual reúne a Chile, Perú, Colombia y México. Lo anterior con tal de obtener mutuamente los “Pros” de una liberalización aunque de forma controlada, respondiendo a la principal preocupación de los grupos de interés, quienes están interesados en competir en “igualdad de condiciones” (Betancourt, 2021). Se estima un nivel de complejidad Alto debido a la necesidad

¹¹ Constituida en 2012 con el objeto de profundizar la integración entre estas economías y definir acciones conjuntas para la vinculación comercial con los países asiáticos de la cuenca del Pacífico.

de coordinar países con estructuras internas disímiles (geográficas y políticas) y que actualmente tienen políticas proteccionistas.

Relajar restricciones aplicadas en la actualidad: Disminuir el porcentaje requerido asociado a la nacionalidad de los dueños, administradores o tripulación permitiría avanzar en la liberalización de forma parcial. Se estima un nivel de complejidad Medio debido a los consensos requeridos (por ejemplo, armonizar el % de nacionales con lo requerido en el código del trabajo podría ser de interés para las navieras chilenas pero encontrar oposición de los sindicatos).

Largo Plazo:

Implementar Programas Pilotos de Liberalización con ciertos puertos o tipos de carga: Se podrían implementar proyectos pilotos tomando en consideración la reciente experiencia de China, lo cual en el tiempo podría expandirse en la medida que la gradualidad permita responder las inquietudes de los diversos actores involucrados (Se estima un nivel de complejidad Alto debido a que requeriría estudios y consensos para elegir el puerto o tipo de carga inicial).

5. Conclusiones y Extensiones

Revisando una serie de políticas de cabotaje de países y regiones que mostrasen casos similares a Chile y de interés respecto al espectro proteccionismo/liberalización se encontró que la mayoría cuenta con una política al menos parcialmente proteccionista y que se diferencian principalmente en el tipo de restricciones que imponen para permitir la participación de naves extranjeras. La segunda principal conclusión es que no existe mucha evidencia empírica respecto al impacto de cambiar el tipo de política, destacando el caso de Nueva Zelanda en donde la evidencia muestra que la liberalización a mediados de los 90's logró reducir las tarifas en promedio en un 25% y hasta en un 50% en algunas rutas. Habría que tener precauciones con extrapolar dicho impacto al caso chileno debido a las potenciales diferencias geográficas y políticas entre ambos países, sin embargo, han existido avances en los últimos años para cuantificar el impacto directamente en el caso nacional.

Por otra parte, se analizaron los "Pros y Contras" de liberalizar el cabotaje en base a la revisión de las mejores prácticas internacionales, donde se encuentra que los proyectos permitirían avanzar en el espectro liberal capturando los "Pros", sin embargo, a nivel de "Contras" no serían capaces de recoger los argumentos de los grupos de interés que se oponen a cambiar el "status quo". Por lo anterior, si bien la respuesta a la pregunta estructurante es positiva, se aprecia que es poco probable que cambios se materialicen por estos proyectos, por ende, el debate público debiese centrarse en consensuar la forma y grado de avance. Con estos antecedentes, se propone una selección de recomendaciones encontradas en la literatura que permitan de forma gradual ir capturando los "Pros" desde el corto al largo plazo estimando un grado de complejidad asociado a cada propuesta.

Finalmente cabe comentar respecto a la minuta que queda el desafío futuro de **encontrar mayor evidencia sobre los beneficios de liberalizar el mercado e impacto sobre el sistema de transporte nacional**, por ejemplo, profundizar el impacto que tuvo el caso de la Provincia de Arica y Parinacota podría entregar evidencia empírica asociada al caso chileno en base al "efecto negativo" que produjo en el transporte terrestre. Por otra parte, también pareciera necesario

considerar que cualquier avance requeriría consensos y profundizar en el entendimiento del **poder de negociación e intereses de los diversos grupos**, en particular teniendo en cuenta que incluso existe oposición de oferentes de servicios sustitutos (camioneros) que en la actualidad cuentan con un gran poder de negociación y que bajo ciertas iniciativas podrían tener intereses disímiles con el resto de los grupos mencionados.

6. Bibliografía

- 1) Betancourt, Sebastián (2021). “Asociación Nacional de Armadores lanza dardos contra proyecto que busca abrir cabotaje a buques extranjeros”, PortalPortuario, 17 de agosto de 2021. <<click>>
- 2) Brooks, Mary & Wilmsmeier, Gordon (2017). “A Chilean Maritime Highway”: Is it a Possible Domestic Transport Option?”. *Transportation Research Record*, 2611(1), 32–40. <<click>>
- 3) Cavana, Robert (2004). “A qualitative analysis of reintroducing cabotage onto New Zealand's coasts”, *Maritime Policy & Management*, 31:3, 179-198. <<click>>
- 4) Decreto 237. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 22 de diciembre de 2000. <<click>>
- 5) Decreto Ley 824. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 27 de diciembre de 1974. <<click>>
- 6) Decreto Ley 2.222. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 21 de mayo de 1978. <<click>>
- 7) Decreto Ley 3.059. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 21 de diciembre de 1979. <<click>>
- 8) DIRECTEMAR (2018), “Boletín Análisis Estadísticas Portuarias – Edición 2018” <<click>>
- 9) DIRECTEMAR (2019), “Boletín Análisis Estadísticas Portuarias – Edición 2019” <<click>>
- 10) DIRECTEMAR (2020), “Boletín Análisis Estadísticas Portuarias – Edición 2020” <<click>>
- 11) DIRECTEMAR (2021), “Boletín Análisis Estadísticas Portuarias – Edición 2021” <<click>>
- 12) DIRECTEMAR (2022). “Boletín Análisis Estadísticas Portuarias – Edición 2022” <<click>>
- 13) EmolTV (2022). “Académico Claudio Agostini aborda el escenario económico”, Streaming y Entrevistas EmolTV, 30 de noviembre. <<click>>
- 14) Garcés, Jonathan (2021). “Advierten que abrir cabotaje marítimo en Chile generará competencia desleal”, *SalmonExpert*, 26 de noviembre. <<click>>
- 15) Guillou, Victor (2022). “Exministro Ignacio Briones pide al gobierno dar urgencia a proyecto que liberaliza cabotaje marítimo ante “chantaje” de los camioneros”, *La Tercera*, 28 de noviembre. <<click>>
- 16) Grabow, Colin, Manak, Inu & Ikenson, Daniel (2018). “The Jones Act: A Burden America Can No Longer Bear”. *Cato Institute Policy Analysis No. 845*. <<click>>
- 17) Hoffmann, Jan (2001). Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura. <<click>>
- 18) Informe de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (2006). “Informe de la comisión especial destinada a estudiar el cumplimiento y resultado de las distintas medidas legales y/o administrativas que se aplican a favor de las zonas extremas del país, acerca del proyecto de ley que elimina beneficio que indica para naves de transporte marítimo en el puerto de Arica, Boletín N°4424-03”. República de Chile, Santiago, Chile, 12 de octubre de 2006. <<click>>

- 19) International Transport Forum (2016). “Logistic Observatory for Chile”, Case-Specific Policy Analysis, Paris. <<click>>
- 20) ITF & OECD (2016). “Ports Policy Review of Chile”. Case Specific Policy Analysis. <<click>>
- 21) Ley 19.420. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 12 de octubre de 1995. <<click>>
- 22) Ley 20.136. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 13 de noviembre de 2006. <<click>>
- 23) Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, Ministerio de Hacienda y Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2021). Proyecto de Ley Boletín N° 14532-15. República de Chile, Santiago, Chile, 17 de agosto de 2021. <<click>>
- 24) Ministerio de Economía, Fomento y Turismo y Ministerio de Hacienda (2012). Proyecto de Ley Boletín N° 8330-15. República de Chile, Santiago, Chile, 05 de junio de 2012. <<click>>
- 25) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (2022). “Antecedentes del Sector”. <<click>>
- 26) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (2022). “Exportaciones de bienes según modo de transporte, año 2021”. <<click>>
- 27) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (2022). “Importaciones de bienes según modo de transporte, año 2021”. <<click>>
- 28) Mordoj, Benjamín; Agostini, Claudio y Briones, Ignacio (2022). “Reserva de Cabotaje Marítimo y Libre Competencia: El Caso Chileno”. Estudios Públicos. (166), 25-58 <<click>>
- 29) MundoMarítimo (2006). “Se acerca el fin del libre cabotaje en Arica”, La Estrella de Arica, 23 de octubre. <<click>>
- 30) MundoMarítimo (2022). “Brasil oficializa Ley "BR do Mar" que estimula la competitividad en el cabotaje”, MundoMarítimo, 11 de enero. <click>
- 31) Obach, Juan José (2022). “Carretera Gratis y sin Camiones”, Ex Ante, 29 de noviembre, <<click>>
- 32) OECD (2021). “Maritime Trade Restrictiveness Index 2021”, OECD Services Trade Restrictiveness Index (STRI), Paris. <<click>>
- 33) OECD (2022). “OECD Economics Surveys: Chile 2022”, OECD Publishing, Paris. <<click>>
- 34) Olney, William (2020). “Cabotage sabotage? The curious case of the Jones Act”. Journal of International Economics, Volume 127. <<click>>
- 35) Orrego, Andrés (2022). “Marina Mercante: Advierten falta de personal para completar dotaciones en naves de bandera chilena”, PortalPortuario, 23 de junio de 2022, <<click>>
- 36) Paixão Casaca, Ana & Lyridis, Dimitrios (2018). “Protectionist vs liberalised maritime cabotage policies: a review”. Maritime Business Review. Vol. 3 No. 3, pp. 210-242. <<click>>
- 37) UNCTAD (2018). “Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity”. Transport and Trade Facilitation Series, No 9. <<click>>
- 38) World Bank Group (2014). “Policy options for liberalizing Philippine maritime cabotage restrictions”. World Bank. <<click>>
- 39) Xingguo Cao & Yen-Chiang Chang (2022). “The opening of cabotage: China’s trials and challenges”. Marine Policy, Volume 143. <<click>>