



ORD. N° : 3111 /
ANT. : No hay
MAT. : Primer Informe Trimestral correspondiente al Programa 07 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Santiago, 27 ABR. 2018

**DE : SR. JOSÉ LUIS DOMÍNGUEZ COVARRUBIAS
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES**

**A : SR. ROBERTO BUSTOS LATORRE
SECRETARIO COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS DEL
SENADO**

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 21.053, de Presupuestos para el Sector Público, el Programa de Desarrollo Logístico tiene la obligación de informar "trimestralmente a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos acerca de los avances en los procesos administrativos que afectan el cabotaje y los relativos a los costos que deben asumir los cruceros de turismo".

Según lo anterior, adjunto a Ud. el informe correspondiente al Primer trimestre del año 2018.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,



José Luis Domínguez Covarrubias
Subsecretario de Transportes

Incluye: Lo indicado

MMR/AAR/AMA/PMB/JSA

Distribución:

- Gabinete Sr. Subsecretario de Transportes
- Jefe División de Administración y Finanzas, Subsecretaría de Transportes
- Programa de Desarrollo Logístico, Subsecretaría de Transportes
- Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre
- Oficina de Partes

SSB. 15339
log. 571

PRIMER INFORME TRIMESTRAL 2018 A COMISIÓN MIXTA DE PRESUPUESTO

Avances en procesos administrativos que afectan el cabotaje y los relativos a costos que deben asumir los cruceros de turismo

I.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

De acuerdo a la Ley de Presupuestos para el Sector Público correspondiente al año 2018, el Programa de Desarrollo Logístico debe informar “trimestralmente a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos acerca de los avances en los procesos administrativos que afectan al cabotaje y los relativos a los costos que deben asumir los cruceros de turismo”. En el presente documento, se informan las gestiones realizadas respecto de ambos tópicos.

II.- PROCESOS ADMINISTRATIVOS QUE AFECTAN EL CABOTAJE

1. Revisión de la reserva de cabotaje

a) Antecedentes:

Durante el mes de junio de 2012 se inició en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, la discusión del proyecto de ley presentado por el Ejecutivo, mediante la cual se propone la apertura del cabotaje para naves extranjeras superiores a 2.000 Toneladas de Registro Grueso y la modificación de la Ley de Impuesto a la Renta, mediante la cual se pretende igualar las condiciones de competencia de naves chilenas y extranjeras en los servicios de cabotaje marítimo. Se esperaba que con la aprobación de este proyecto se pueda generar más competencia en el mercado de cabotaje y aprovechar las oportunidades logísticas que generan los buques extranjeros que recorren los puertos nacionales con capacidad ociosa e impedidos de tomar carga por disposición de la Ley N°3.059 de 1979 que reserva para las naves chilenas este servicio. En el mes de julio de 2013 se retira la “suma urgencia”, para el despacho del proyecto que “Modifica Ley de Fomento a la Marina Mercante, (Decreto Ley N° 3.059 de 1979) y ley sobre Impuesto a la Renta (Decreto Ley N°824 de 1974), permitiendo que naves mercantes chilenas y extranjeras, puedan realizar cabotaje”.

Este Ministerio ha realizado desde entonces un trabajo de evaluación de alternativas y discusión de las mismas con distintos grupos, asociaciones, empresas y otros ministerios.

b) Acciones realizadas:

- Reuniones con incumbentes. ANA, Navieras, ARMASUR, Asociación de puertos de Cono sur. Se identificaron los cambios al marco legal existente en que existiría consenso y desacuerdos.

- Estudios de facilidades portuarias para cabotaje, todos los puertos de las empresas portuarias estatales.
- Análisis internos MTT
 1. Análisis tributario
 2. Impacto en el empleo directo.
 3. Revisión de experiencia comparada.
- Preparación de alternativas de posibles indicaciones sustitutivas.
- Apoyo a moción parlamentaria en Comisión de Transporte del Senado para flexibilización del marco legal que rige el cabotaje de pasajeros

c) Para el desarrollo de dicho trabajo se han analizado:

➤ Principales restricciones en los cuerpos legales

- Reserva cabotaje a nave nacional salvo excepciones:
 - Licitación para cargas mayores a 900 ton,
 - Waivers para cargas hasta 900 ton,
 - Reputación de naves de naves extranjeras, por empresa naviera nacional (máximo 6 meses, 50% de registro propio)
- Define cabotaje: todo transporte marítimo, fluvial o lacustre, de carga o pasajeros, entre puntos del territorio nacional o entre este y artefactos navales en el mar territorial o zona económica exclusiva
- Grava con 20% de impuesto sobre ingresos al cabotaje por empresas extranjeras
- Para inscribir naves en el registro chileno (que faculta operar), se requiere que la empresa sea chilena, con sede principal en Chile, con gerente y mayoría de directores chilenos, y más de 50% de capital chileno.
- Para constituir nave chilena se obliga que el capitán, su oficialidad y tripulación sean chilenas.
- Castigo de un 6% de la oferta para armadores extranjeros en licitaciones mayores a 900 ton.

➤ Beneficios esperados de una eventual modernización del marco legal que rige al cabotaje:

- Aumento de la participación del modo marítimo.
- Aumento de la competencia en condiciones de igualdad; posibilidad de ingreso de nuevas empresas por eliminación de barreras de entrada.
- Incremento de la marina mercante nacional, al crearse condiciones para el ingreso de nuevas empresas que operen naves de bandera chilena.
- Disminución de costos de provisión de servicios (13% y el 25% según estudio Quiroz y estimaciones ENAP).
- Mejoras en logística naviera en flujos de comercio exterior:

- Ejemplo 1) Ante mal tiempo y cierre temporal de Valparaíso, contenedor de importación con destino dicho puerto no puede desembarcarse transitoriamente en Iquique porque al volver a embarcar constituiría cabotaje (entonces lo hace en Callao).
- Ejemplo 2) Soja de Bolivia con destino al sur de Chile (mercado salmón), debe embarcarse en Callao puesto que si lo hace en Arica constituiría cabotaje.
- Creación del turismo de cruceros con rutas de 7 días, servicio prevalente en temporada estival, atendiendo los puertos de Valparaíso, Punta arenas y/o intermedios, lo que significaría:
 - Oportunidades de empleo como tripulantes.
 - Más empleo de prácticos y pilotos de canales.
 - Más servicios de atención a las naves.
 - Mayor uso de infraestructura portuaria (sur-austral).
 - Turismo de residentes en Chile a bordo de naves extranjeras que actualmente atiendan dicha ruta, lo que en la actualidad no es posible

2. Avance durante el año 2018

Con fecha 21 de marzo de 2018, la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y el Subsecretario de Transportes recibieron a la Asociación Nacional de Armadores [ANA], quienes expusieron sus puntos de vista respecto a la apertura de cabotaje, comprometiéndose el envío de una propuesta para el fortalecimiento de la marina mercante nacional, dicho envío se materializó con fecha 11 de abril de 2018.

Mesa Regional para Facilitar el Cabotaje Sur Austral

a) Antecedentes:

Durante fines de 2014 e inicios de 2015, el Ministerio de transportes y Telecomunicaciones trabajó en la modificación del D.S. 313 de 1996 que “Establece Comisión Técnica y dispone normas sobre Facilitación y Simplificación de la Documentación en el Transporte Marítimo” creando una Subcomisión del Sur Austral que aborde los temas propios del transporte marítimo de esa zona del país. La modificación tiene por objeto dar un sustento institucional al trabajo de los actores regionales, pudiendo a través de ellas canalizar las propuestas que surjan de las regiones australes. Esta modificación fue publicada en el Diario Oficial el 24 de noviembre de 2015.

b) Próximos pasos:

Durante este año se encuentra planificada la realización de tres reuniones en la Región Sur Austral. Dentro de los próximos días se finalizara internamente en MTT el plan de trabajo 2018 de dicha Subcomisión.

III.- COSTOS QUE DEBEN ASUMIR CRUCEROS DE TURISMO

Tal como se indicó en los informes anteriores, las gestiones para facilitar las recaladas de cruceros en Chile, diversas medidas para reducir los costos de recalada ya han sido implementadas. En este sentido, ya se encuentran en plena aplicación:

- a) El régimen tarifario especial para el servicio de Faros y Balizas que aplica Directemar, que establece, que las naves de pasaje, dedicadas exclusivamente al turismo, y que dentro de un mismo viaje sean recepcionadas y permanezcan a lo menos seis horas en uno o más de los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano, Corral, Puerto Montt, Castro, Puerto Chacabuco, Punta Arenas, Puerto Natales, Puerto Williams, pagarán la tarifa que corresponda, conforme a las siguientes condiciones:
En caso de recalada a uno de los puertos señalados en el inciso anterior, la nave pagará el 60% de la tarifa correspondiente. Si recalca a dos de esos puertos, pagará el 40% de la tarifa. Si recalca a tres o más de los puertos mencionados, pagará el 20% de la tarifa.
- b) Las autorizaciones para el funcionamiento de casinos de juego a bordo de estas naves cuando navegan en el mar territorial.
- c) Los beneficios tributarios que fueran aprobados durante el año 2011, consistentes en permitir a las naves de turismo recuperar el IVA por la adquisición de bienes para el aprovisionamiento – lubricantes, combustibles, entre otros- en las regiones I, XI, XII y XV y exime a los cruceros del pago de (IVA) por concepto de los servicios prestados a visitantes extranjeros sin domicilio o residencia en Chile, tal como se aplica hoy en las empresas hoteleras.

Santiago de Chile, 25 de abril de 2018