

# Cruceros: propuesta de eliminar las restricciones genera apoyos y reparos

**ECONOMÍA.** El presidente de la Corporación de Puertos del Cono Sur, Enrique Runin, detalló los planteamientos que expuso ante la comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

Claudio Ramírez  
cramirezr@mercuriovalpo.cl

En el marco de la discusión por las modificaciones que propone el Gobierno para la apertura del cabotaje, la Corporación de Puertos del Cono Sur, que agrupa a todos los enclaves nacionales que reciben cruceros, propuso eliminar la restricción que permite que sólo naves extranjeras con capacidad mayor a 400 pasajeros puedan realizar cabotaje en el territorio nacional.

“Lo que nosotros como Corporación planteamos es que la eliminación de esta restricción de los 400 pasajeros hacia arriba permitiría que líneas de cruceros de un segmento del mercado distinto al que está viniendo hoy día a Chile a hacer cabotaje generen una demanda diferente, (...) podrían instalarse líneas de cruceros que realicen cabotaje en distintas partes del país, no sólo en el sur, sino que también en algunas rutas al norte”, comentó el presidente de la entidad, Enrique Runin.

## DINAMIZAR ECONOMÍA

Agregó que eso podría dinamizar la economía de las ciudades puerto tradicionales y también de otros enclaves más pequeños que no tienen la capacidad para recibir barcos de grandes dimensiones.

“No requieren de un gran respaldo de infraestructura en

“Podrían instalarse líneas de cruceros que realicen cabotaje en distintas partes de Chile”.

Enrique Runin  
Presidente Corporación de Puertos del Cono Sur

“Es un aporte a nuestra permanente demanda de aprobar un muelle para cruceros en nuestra ciudad”.

Verónica Castillo  
Presidenta de Fesetur

términos hoteleros o aeroportuarios porque son líneas de justamente menos de 400 pasajeros y muchas ciudades de Chile tienen esa capacidad como para recibir ese volumen”, agregó el líder gremial.

En esa línea, planteó que se podrían abrir nuevas rutas en distintos puntos del país y partiendo de puertos como Arica, Valparaíso, Talcahuano, Castro u otros más pequeños.

Asimismo, agregaría una demanda inexistente con pasajeros de un perfil de alto poder adquisitivo que no perjudicaría a ningún operador nacional. Además, el tamaño de las naves no afectaría la sustentabilidad de las localidades en las que recalen.



DINAMIZAR LA ECONOMÍA DE LAS CIUDADES PUERTO ES UNA DE LAS VENTAJAS DE LA INICIATIVA.

Respecto a la actual legislación que permite el cabotaje a las naves con capacidad para más de 400 pasajeros, subrayó que no ha tenido efecto por distintos motivos. “Estas líneas necesitan del respaldo de ciudades grandes. En el caso de Sudamérica, está Valparaíso o San Antonio por un lado y por el otro Buenos Aires; (...) entonces, prefieren vender el pasaje completo entre ambos destinos que ofrecer un *ticket*, por ejemplo, entre San Antonio y Puerto Montt. Por eso que ellos no han tenido interés en explotar esta posibilidad que la ley les permite a contar de 2019”.

**2019**  
se aprobó la legislación que permite el cabotaje a naves con capacidad para 400 o más pasajeros.

La presidenta de la Federación de Servicios Turísticos de Valparaíso (Fesetur), Verónica Castillo, remarcó que “un país que tiene miles de kilómetros de costa es inconcebible que no tenga una mejor, variada y más productiva conectividad marítima”.

Agregó que levantar la restricción “es una necesidad pa-

ra desarrollar y dinamizar las economías de las ciudades puerto y es un aporte a nuestra permanente demanda de aprobar un muelle para cruceros en nuestra ciudad”.

Por su parte, desde la academia el docente de la carrera de Marina Mercante Nacional de la UNAB, Manuel Villaruel, señaló que la competencia se “debe dar en igualdad de condiciones. (...) En ese sentido, es importante que los cruceros que quieran trabajar en el país paguen impuestos acá y debe existir una regulación que proteja sobre todo a los trabajadores”.