**Proyecto de ley que modifica el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera, en los casos que señala**

**BOLETÍN N°9.656-15**

## **RESUMEN EJECUTIVO**

|  |  |
| --- | --- |
| Fecha de ingreso | Miércoles 15 de octubre de 2014 |
| Cámara de Origen | Senado |
| Iniciativa | Moción |
| Autores | Alejandro Navarro, Alejandro Guillier, Ricardo Lagos W. |
| Trámite | Primer Trámite Constitucional en el Senado. Se encuentra en Segundo Informe de Comisión de Trabajo y Previsión Social |
| Urgencia | Suma |
| Breve historia del PdL | * Octubre 2014: Ingresa y pasa a Comisión de Transportes y Telecomunicaciones (primer informe). * Mayo 2016: Fue aprobado en general, por unanimidad (12 votos a favor). Se devuelve a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones para segundo informe, en particular. * Octubre 2017: Segundo informe de Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. * Abril 2018: Discusión particular, se solicita nuevo informe (otro nuevo segundo informe) * Abril 2018: Vence plazo para indicaciones (se rechazan todas en la Comisión de Transportes y Telec.) * Mayo 2018: Segundo informe Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. * Mayo 2018: Pasa a Comisión de Trabajo y previsión Social. Cuenta el Mensaje que hace presente la urgencia Simple. * Junio 2018: Suma urgencia |
|  | El proyecto busca modificar la Ley de Fomento a la Marina Mercante (D.L. 3.059) con el objeto de autorizar el cabotaje de  pasajeros a cruceros extranjeros, cuando estos tengan una capacidad superior a 400 pasajeros, o cuando la capacidad sea  inferior, si en la ruta especifica no exista disponibilidad de naves chilenas.  La propuesta recoge el planteamiento realizado por la Corporación Puertos del Conosur, con la limitación señalada (400  pasajeros o ausencia de rutas de cruceros nacionales) para proteger la industria nacional. |

## **TEXTO PROPUESTO**

|  |  |
| --- | --- |
| **texto ACTUAL** | **TEXTO PROPUESTO MOCIÓN** |
| Artículo 3°.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre **de pasajeros y** de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. | *En el inciso primero, eliminase la fórmula "de pasajeros y".*  Artículo 3°. - El cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de carga entre puntos del territorio nacional, y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.  *(Intercálese el siguiente nuevo inciso segundo, modificándose el orden correlativo de los incisos siguientes)* Se entenderá por cabotaje de pasajeros, el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros, cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva. Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros. Sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas, lo que será determinado y autorizado en la forma establecida en un reglamento dictado por la autoridad competente. |

1. **CONTEXTO INTERNACIONAL[[1]](#footnote-1)**

En 2017 el impacto económico a nivel mundial de la industria de los cruceros fue de 126 billones de dólares (un 4,5% mayor que el 2016), con 25.8 millones de pasajeros. Se estima que para el año 2018 serán transportados alrededor de 27.2 millones de pasajeros.

Sumado a lo a anterior, la industria de cruceros aportó con 1 millón de puestos de trabajo, y con 41 billones de dólares pagados en salarios.

Desde 1980 la industria mundial de cruceros ha crecido a una tasa promedio de 7% anual y desde 2005 a 2015 la demanda se expandió en un 62%.

En el año 2017 hubo un récord en la industria, con 25.8 millones de pasajeros a nivel mundial, equivalente a un crecimiento de 4,5% respecto a 2016, donde se registraron 24,7 millones de pasajeros, mayoritariamente provenientes de Estados Unidos, siendo el principal mercado consumidor de Cruceros en el mundo. En esta industria, la demanda por cruceros es mayor que la oferta, siendo esto el principal motor de expansión para los operadores de cruceros a nivel mundial.

Según reportes de 2016, los pasajeros provienen mayoritariamente de EEUU (11,5 MM); Alemania (2 MM); Inglaterra (1,9 MM); Australia (1,3 MM) y China (2,1 MM).

El Gasto Promedio Diario Individual (GPDI) de un pasajero se estima en 103.83 dólares y del tripulante se estima en 67.10 dólares. Es decir, una recalada de un crucero mediano con 3.000 pasajeros y 1.250 tripulantes genera en el puerto/destino un gasto total aproximado de 400 mil dólares (con el supuesto que todos bajan y gastan).

Del total de pasajeros en 2016, Sudamérica como destino recibe aproximadamente el 2,7% y Chile un 1,2% del total mundial. En comparación el Caribe recibe un 34% de los pasajeros.

1. **CONTEXTO NACIONAL[[2]](#footnote-2)**

**Líneas de Cruceros que llegan al país**

Chile ha captado la llegada de importantes compañías de cruceros, destacando por el número de recaladas realizadas en las últimas temporadas las siguientes: Holland America Line, Seabourn Cruise Line, Princess Cruise, Celebrity Cruise y Silversea Cruises. Tres de ellas pertenecen a la exclusiva agrupación Carnival Corporation & Plc, compañía líder del sector que actualmente, con una flota de 100 naves, son capaces de transportar 200.000 personas de manera simultánea.

En la temporada 2016-2017 arribaron más de 34 líneas de cruceros, un 62% más comparado con la temporada 2012-2013.

**Llegadas de pasajeros al país**

En la temporada 2002-2003 hubo 179.146 llegadas de pasajeros (considera solo cruceristas). Diez años después, en la temporada 2012-2013, llegaron 231.206 pasajeros, equivalente a un aumento de 29%.

En la temporada 2016-2017 llegaron 293.999 cruceristas, reflejando un aumento de 7% respecto a la temporada anterior 2015-2016, y un aumento de 26% respecto al 2012-2013 y un crecimiento de 62% respecto a 2002-2003 (crecimiento en 14 años).

En la temporada **2017-2018** llegaron 250.583 cruceristas, reflejando una baja de 15% respecto a la temporada 2016-2017, explicado, en parte, a garantías de funcionamiento portuario de ciertos puertos (Valparaíso principalmente), tarifas y condiciones de mercado.

**Puertos principales**

Los puertos que concentran el mayor número de recaladas y pasajeros han sido históricamente Valparaíso, Punta Arenas, Puerto Montt y Puerto Chacabuco (este último es Puerto Oxxean Chacabuco, inaugurado a fines de 2009). Las participaciones han evolucionado como sigue:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pasajeros** | **Temporada 2012-2013** | **Temporada 2015-2016** | **Temporada 2016-2017** | **Temporada 2017-2018\*** |
| **Puerto** | **% Participación** | **% Participación** | **% Participación** | **% Participación** |
| **Valparaíso\*** | 28,8 | 23,6 | 25,0 | 2,1 |
| **San Antonio\*** | 0 | 0 | 0 | 17,3 |
| **Punta Arenas** | 22,9 | 29,4 | 26,9 | 25,5 |
| **Puerto Montt** | 22,4 | 26,0 | 20,8 | 23,4 |
| **Chacabuco** | 8,6 | 13,8 | 11,4 | 7,6 |
| **Total** | **82,7** | **92,8** | **84,1** | **75,9** |

Como se puede apreciar, estos 4\* puertos concentran en promedio más del 80% de las recaladas y pasajeros de cada temporada.

(\*) San Antonio cobró gran relevancia en este mercado, desplazando a Valparaíso, situación que se mantendrá al menos durante los próximos 2 años.

En el caso de Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP) actualmente existe mucha capacidad ociosa en este terminal, puesto que inicialmente fue diseñado para recibir sobre 100.000 pasajeros por temporada. En la temporada que pasó recibió apenas 8.200 pasajeros aprox. sumando cruceristas y tripulantes.

**Recaladas**

El número de recaladas en el país ha sido más constante en el tiempo. En la temporada 2002-2003 hubo 215 recaladas. 10 años más tarde la cifra se ubicó en 213 recaladas (temporada 2012-2013). En la temporada **2017-2018** las recaladas ascendieron a 227 en todo el país, un aumento de 6,6% respecto a 2012.

Cabe señalar, que la relación recaladas/llegadas de pasajeros no es directamente proporcional, vale decir, que un mayor número de recaladas no necesariamente significará que el número de pasajeros se incremente en igual proporción.

Lo que ha sucedido en los últimos años es que se ha incrementado el número de llegadas de naves con mayor capacidad de pasajeros a bordo, reflejando las bondades de los puertos chilenos para recibir naves de mayor envergadura.

**Perfil del Crucerista y Gasto per cápita**

Los pasajeros de crucero que visitan Chile son hombres y mujeres que en su gran mayoría sobrepasan los 55 años de edad, y que regularmente viajan en grupos de 2 a 3 personas.

Se trata de pasajeros experimentados en este tipo de viajes, si se considera que alrededor del 85% de ellos ha realizado al menos un viaje en cruceros anteriormente en algún destino del mundo, los que en promedio van de los 7 a 10 viajes.

El tiempo de estadía en el destino (descenso en tierra) está en torno a las 3-4 horas. El 44% de los pasajeros que desembarcan compran un tour (excursión) a bordo del crucero, mientras que el resto, denominados pasajeros independientes, organizan sus excursiones contratando en tierra los servicios de taxi y/o van no oficiales, o bien recorriendo los alrededores del puerto por cuenta propia.

Respecto al gasto per cápita, un 4% no realiza gasto a pesar de recorrer destinos asociados al puerto. Un 6% realiza un gasto per cápita superior a los US$ 200. El gasto total promedio per cápita llega casi a los US$ 85, mientras que el gasto mediano llega a los US$ 70. Los principales gastos son en: “artesanías/souvenirs”, “bebidas/comidas” y “excursiones compradas a bordo del crucero”.

Siete de cada diez pasajeros declaran como principal razón para realizar el actual viaje, los destinos del itinerario en forma general. Esto quiere decir que privilegian la ruta ofrecida en su totalidad, considerando todos los destinos. Como segunda opción declaran visitar puntualmente Chile como destino dentro del itinerario. La relación precio/calidad y la consideración de los servicios a bordo del crucero no son factores significativos en este aspecto.

**Gráfico: Evolución de recaladas y pasajeros, según temporada**

1. The Florida Caribbean Cruise Association (FCCA)

   [↑](#footnote-ref-1)
2. División de Estudios y Territorio de la Subsecretaría de Turismo en base a información recopilada de los Puertos de Chile. [↑](#footnote-ref-2)