

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE RECABAR
ANTECEDENTES SOBRE LA COMERCIALIZACIÓN DE SALMONES DE
ORIGEN ILEGAL, LAS NULAS CONDICIONES SANITARIAS EN QUE ES
COMERCIALIZADO Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA Y TRABAJO EN LA
ZONA CENTRO SUR DEL PAÍS (CEI 37).**

Acta de la sesión N° 6.

Martes 05 de marzo de 2024, de 08:30 a 10:00 horas.

SUMARIO:

- Se recibió al Director Nacional del Servicio de Impuestos Internos (SII); al Presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro Sur, Freddy Martínez; y a la Presidenta del Sindicato Interempresas Conductores de Camiones del Sur, Heidi Stange; quienes expondrán al tenor del contenido del mandato de esta Comisión.

- Acuerdos.

I.- PRESIDENCIA

Presidió el diputado **Mauro González Villarroel**.

Actuó como abogado secretario, Mathías Lindhorst Fernández; como abogada, África Sanhueza Jéldrez; y como secretaria ejecutiva, Paula Batarce Valdés.

II.- ASISTENCIA

Asistieron las/os diputadas/os María Candelaria Acevedo Sáez, Roberto Arroyo Muñoz, Bernardo Berger Fett, Alejandro Bernal Maldonado, Fernando Bórquez Montecinos, Mauro González Villarroel, Daniel Lilayú Vivanco, Clara Sagardía Cabezas y Stephan Schubert Rubio.

Asistieron como invitados, en forma telemática, la Subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos (SII), Carolina Saravia, junto al Subdirector Jurídico del SII, Marcelo Freyhoffer. Asistieron como invitados, en forma presencial, el Presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro Sur, Freddy Martínez; y la Presidenta del Sindicato Interempresas Conductores de Camiones del Sur, Heidi Stange.

III.- CUENTA.

- Se recibieron los siguientes documentos:

1.- Nota del Director del Servicio de Impuestos Internos, quien se excusa de asistir a esta sesión por compromisos de agenda impostergables, vinculados a labores propias de su cargo y contraídos con anterioridad, hacen imposible su presencia en la referida instancia. Sin embargo y por la naturaleza de la materia que se tratará en la oportunidad, el Servicio estará representado por la señora Carolina Saravia, Subdirectora de Fiscalización y don Marcelo Freyhoffer Subdirector Jurídico, quienes asistirán en forma telemática.

- **Se tuvo presente.**

2.- Nota del señor Tomás Monge de Salmón Chile quien extiende invitación a la Comisión a conocer diversas instalaciones de la industria para conocer la cadena de valor en el contexto de la sesión que se llevará a cabo en la Región de Los Lagos.

- **Se tuvo presente.**

IV.- ORDEN DEL DÍA

El Presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro Sur, Freddy Martínez, agradeciendo la invitación, expuso respecto al tenor del mandato, destacando las principales falencias detectadas, así como la importancia de mejorar la seguridad en el transporte de salmones del país, entre otros antecedentes relacionados.

La Presidenta del Sindicato Interempresas Conductores de Camiones del Sur, Heidi Stange, tras agradecer la invitación, expuso conforme a una presentación disponible en:

https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=302122&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

La Subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos, Carolina Saravia, agradeciendo la invitación, expuso mediante una presentación disponible en:

<https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=302366&prmTipo=DOCUMENTO>

COMISION

El **Subdirector Jurídico del Servicio de Impuestos Internos, Marcelo Freyhoffer**, junto con agradecer la invitación expuso respecto a los delitos tributarios relacionados con la comercialización del salmón, conforme a una presentación disponible en:

<https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=302366&prmTipo=DOCUMENTO>
COMISION

* Los integrantes de la Comisión e invitados formularon diversas observaciones, comentarios y reflexiones, adoptando acuerdos en dicho sentido, a lo que se puede acceder mediante el enlace, que se señala a continuación.

Se deja constancia que el debate íntegro de esta sesión, en que constan cada una de las intervenciones, según consta en el registro audiovisual que se encuentra disponible en el siguiente link: <https://www.camara.cl/prensa/Reproductor.aspx?prmCpeid=4101&prmSesId=77122>, el que forma parte integrante de esta acta, en conformidad al artículo 256 del reglamento de la Cámara de Diputadas y Diputados.

V.- ACUERDOS

- Se acordó lo siguiente:

1) Celebrar sesión especial en Puerto Montt el próximo jueves 14 de marzo, entre las 10:00 a 12:30 horas, en dependencias de la Delegación Presidencial Regional de Los Lagos, efectuando visitas en terreno durante la tarde del mismo día. (A petición del diputado Mauro González).

2) Celebrar sesión especial en la Región del Biobío el jueves 21 de marzo, en lugar y hora por definir. (A petición del diputado Mauro González).

3) Prorrogar la sesión por 5 minutos. (A petición del diputado Mauro González).

El debate habido en esta sesión, queda registrado en un archivo de audio digital, conforme a lo dispuesto en el artículo 256 del Reglamento.

Las diversas intervenciones constan en el registro audiovisual de esta sesión, que contiene el debate en su integridad.

Se adjunta al término de este documento, el acta taquigráfica de la sesión, en la cual consta la transcripción de las intervenciones de las y los invitados y/o citados, como de quienes integran esta Comisión.

Por haberse cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 10:00 horas.

MATHÍAS LINDHORST FERNÁNDEZ

Abogado Secretario de la Comisión

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE RECABAR
ANTECEDENTES SOBRE LA COMERCIALIZACIÓN DE SALMONES DE
ORIGEN ILEGAL, LAS NULAS CONDICIONES SANITARIAS EN QUE SON
COMERCIALIZADOS Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA Y EL TRABAJO
EN LA ZONA CENTRO-SUR DEL PAÍS**

SESIÓN EN FORMATO MIXTO:
(Presencial y vía telemática)

Sesión 6ª, celebrada en martes 5 de marzo de 2024,
de 08:30 a 10:00 horas.

Preside el diputado señor Mauro González.

Asisten las diputadas señoras María Candelaria Acevedo y Clara Sagardía, y los diputados señores Roberto Arroyo, Bernardo Berger, Alejandro Bernales, Fernando Bórquez, Daniel Lilayu y Stephan Schubert.

Concurren, en calidad de invitados, la subdirectora de Fiscalización, señora Carolina Saravia, y el subdirector jurídico, señor Marcelo Freyhoffer, ambos del Servicio de Impuestos Internos (SII); el presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur, señor Freddy Martínez, y la presidenta del Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones del Sur, señora Heidi Stange.

TEXTO DEL DEBATE

-Los puntos suspensivos entre corchetes [...] corresponden a interrupciones en la transmisión telemática.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El acta de la sesión 4ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 5ª se encuentra a disposición de las

señoras diputadas y de los señores diputados.

Estimados colegas, es un gusto saludarlos. También quiero saludar a los invitados que participarán de manera presencial y telemática en esta sesión.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

*-El señor **LINDHORST** (Secretario) da lectura a la Cuenta.*

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Gracias, señor Secretario.

Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

Señor Secretario, quiero agregar que llegó correspondencia del mismo tenor del Consejo del Salmón, para extendernos una invitación y comunicarnos que están a disposición de la comisión para mostrar las instalaciones de alguna empresa del rubro en Puerto Montt, Región de Los Lagos, con motivo de la sesión que se realizará el próximos 14 de marzo.

Como ambos gremios nos han extendido invitaciones para ir a un centro de cultivo y a una planta de proceso, propongo a la comisión visitar alguna empresa cercana a Puerto Montt en la que participen ambos gremios, por un tema de logística. Creo que sería lo más justo y equitativo.

La sesión está fijada para las 10:00 horas en la Delegación Presidencial Regional de Los Lagos. Para ello, están invitados la Subsecretaría de Salud Pública por un tema sanitario y los dirigentes de los trabajadores de la industria de la salmonicultura.

También quedamos contestes en invitar a la fiscal regional de Los Lagos, sin perjuicio de que ya estuvo presente en la comisión de forma telemática, porque tiene más información y antecedentes que aportar de manera presencial.

En la jornada de la tarde, durante la visita en terreno, la idea es concurrir a un centro de cultivo y, si nos alcanza el tiempo, a una planta de proceso.

Ofrezco la palabra sobre puntos varios.

Tiene la palabra la diputada Clara Sagardía.

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Buenos días a todos, y que sea un buen año legislativo 2024.

Señor Presidente, quiero saber si está confirmada la sesión del 21 de marzo en la Región del Biobío.

Para ello, sugiero invitar a algunas personas en calidad de oyentes, porque ya se definió los invitados que expondrán en esa oportunidad, como, por ejemplo, la delegada presidencial regional del Biobío, el jefe de la Región Policial del Biobío de la PDI y la fiscal regional del Biobío. Quizá, pueden responder algunas consultas.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señora diputada, el jueves 21 de marzo tenemos sesión en la Región del Biobío, según el acuerdo adoptado.

Hoy debemos finiquitar dos temas: primero, el lugar donde se llevará a cabo la sesión. Quedamos en que ustedes lo iban a buscar, especialmente el diputado Arroyo, y, segundo, los invitados que ustedes iban a convocar a dicha sesión. El único invitado que está convocado desde aquí es el subsecretario Monsalve. ¿Por qué razón? Él se comprometió a estar presente en la sesión que sostendremos en la Región de Los Lagos, pero, como aquella estaba programada para enero, no se pudo llevar a cabo. De todos modos, él igual fue a Puerto Montt, porque tenía compromisos agendados. Por lo tanto, está muy complicado que pueda acompañarnos la próxima semana. Entonces, la idea es que la subsecretaria de Salud Pública concorra a Puerto Montt y el subsecretario Monsalve a la Región del Biobío. Por cierto, ustedes pueden proponer los demás invitados.

Tiene la palabra el diputado Roberto Arroyo.

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, el lugar está visto y conversado, está hecho el compromiso. Solo falta oficializar a través de la Cámara el día y la hora para que ellos puedan organizar todo lo demás.

En cuanto a los invitados, estoy de acuerdo con lo señalado por la diputada. También es importante la presencia del general jefe de zona de Carabineros, el director general de la Policía de Investigaciones de Chile y los trabajadores involucrados, como, por ejemplo, los choferes, el personal y los gerentes de las plantas que existen en la zona.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señor diputado, para formalizar la citación, ¿en qué lugar se realizaría la sesión?

El señor **ARROYO**.- En el salón central de la Gobernación Regional, el cual siempre está habilitado para este tipo de reuniones.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Entonces, lo vamos a formalizar a través de la Secretaría de la comisión.

Por otra parte, ¿ustedes pueden hacer llegar a la Secretaría, de manera formal, la lista de invitados, para dar estructura a la sesión?

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Además de las personas que mencioné, quiero agregar a la directora nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura. Ella podría estar como invitada de manera presencial, porque las regiones de Biobío y de Ñuble están bajo su jurisdicción y puede aportar algo más sobre la situación. Pese a que allí no se cultiva salmónes, es el lugar donde se procesa.

Desde luego, deben intervenir todos los involucrados políticos e instituciones técnicas.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Perfecto.

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Señor Presidente, le voy a hacer llegar el nombre de las personas que quiero invitar. Tal vez, debería coordinarlo con el diputado Arroyo.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Sería bueno, señora diputada.

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Y en forma conjunta presentamos la lista de los invitados que queremos que estén

presentes. Ustedes pueden ver si ellos intervienen o no, según la disponibilidad de tiempo. Por lo menos, pueden estar presentes para hacer alguna aclaración sobre algún tema que expongan, sobre todo las instituciones que quiere invitar el diputado Arroyo.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Perfecto.

En resumen, el jueves 21 de marzo tendríamos sesión en las dependencias de la Gobernación Regional del Biobío, Concepción, a las 10:00 horas. Les pido que me hagan llegar la lista de invitados y luego lo consensuamos para estructurar la sesión. ¿Les parece?

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, la idea es hacer solo la sesión y no visitar empresas o ir a otros lugares, ya que las visitas a terreno serán en Puerto Montt.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- ¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Alejandro Bernalles.

El señor **BERNALES**.- Señor Presidente, respecto de la sesión que tendremos en Puerto Montt, conversé con la delegada presidencial, quien me dijo que el salón está reservado, pero no le ha llegado la solicitud oficial.

Entonces, pido que la Secretaría envíe la solicitud formal para confirmar el espacio destinado a nuestra sesión en Puerto Montt. De hecho, está reservado para todo el día, pero igual se debe hacer en forma oficial.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Perfecto.

Muchas gracias, diputado Bernalles.

Solicito a Secretaría coordinar formalmente con la Delegación Presidencial de la Región de Los Lagos, para que se pueda llevar a cabo la sesión en Puerto Montt, programada para el jueves 14 de marzo, a las 10:00 horas.

La presente sesión tiene el propósito de recibir a los siguientes invitados, quienes expondrán al tenor del

contenido del mandato.

Por el Servicio de Impuestos Internos, asiste la subdirectora de Fiscalización, señora Carolina Saravia, y el subdirector jurídico, señor Marcelo Freyhoffer.

Me parece que están conectados.

El señor **FREYHOFFER** (subdirector jurídico del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Señor Presidente, buenos días.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- ¿Se encuentra doña Carolina Saravia?

El señor **FREYHOFFER** (subdirector jurídico del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Está esperando que acepten su ingreso a la sala virtual.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Pido que la puedan admitir.

También va a exponer el presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur, señor Freddy Martínez.

El señor **MARTÍNEZ**, don Freddy (presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur).- Buenos días, señor Presidente.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Buenos días, un gusto saludarlo. Bienvenido.

Asimismo, concurre el Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones del Sur, representado por su presidenta, señora Heidi Stange. Sea usted muy bienvenida.

Vamos a comenzar la ronda de intervenciones por el Servicio de Impuestos Internos.

Tiene la palabra la subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos, señora Carolina Saravia.

La señora **SARAVIA**, doña Carolina (subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Señor Presidente, muy buenos días.

Voy a comenzar la presentación. Nosotros la enviamos. No sé si ustedes la presentan o yo la comparto.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Se va a habilitar para que ustedes la puedan compartir.

La señora **SARAVIA**, doña Carolina (subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Perfecto, muchas gracias.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Mientras se habilita el sistema, ofrezco la palabra al señor Freddy Martínez.

El señor **MARTÍNEZ** (presidente de Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur).- Muchas gracias, señor Presidente. Saludo a todos los presentes.

Mi nombre es Freddy Martínez Altamirano, presidente de la Confederación de Camioneros Centro-Sur, con presencia entre Santiago y Punta Arenas.

La realidad es que todo lo que estamos solicitando hoy en materia de seguridad está relacionado. Hubo dos movilizaciones que llevamos a cabo en 2022; una finalizó el 7 de mayo con la firma del subsecretario, en ese entonces ministro subrogante, en el Biobío, la que dio pie a los más de 630 días que lleva el estado de excepción en la macrozona sur. El 90 por ciento de ese petitorio -que tengo aquí, a mi izquierda- es sobre seguridad.

Posteriormente, hubo una movilización nacional, en la cual participó la Confederación de Camioneros del Norte, que se dio por terminada el 28 de noviembre de 2022. También con el mismo porcentaje de las medidas solicitadas.

En ese momento hubo una variación respecto de todas las otras movilizaciones que hemos tenido los camioneros de Chile, en las que participaron los grandes generadores de carga, a través de la presencia de Juan Sutil en aquel minuto; de Cristián Allendes, de la SNA, y de Jorge Riesco, de la Sonami.

En todos estos acuerdos, en todas estas peticiones, está incluida la seguridad, y dentro de la seguridad, en la zona

sur -por eso, me acompaña la colega Heidi Stange-, tenemos este flagelo de robos de cargas importantes, vale decir, aquellas que son estratégicas, donde los principales polos de generación en el norte es el cobre, donde se roban -tiene directa relación con esto- el concentrado de cobre, balean a los colegas y resulta que las delegadas del Tamarugal o de Tarapacá nos indican que los privados debemos mejorar los protocolos.

En la zona centro, con el robo de electrodomésticos y todo lo que pasa por San Antonio, ocurre la misma historia.

Entonces, nos vamos al sur, y hablamos de una carga, que es la única en Chile que cuesta tres veces lo que cuesta el convoy, vale decir, los 300 mil dólares que cuesta la carga de salmón corresponden a tres veces el precio del camión y su área de carga, y obviamente, lo máspreciado, que son nuestros conductores.

Cuando se impone el estado de excepción, le indicamos al subsecretario que nosotros siempre hemos pedido estado de sitio. Constitucionalmente es una herramienta aplicable que no se usa por diferentes razones. La explicación en ese minuto fue que, si se quería que el subsecretario fuese a Los Ángeles para dar término a esto, que no se hablara del estado de sitio; si no, no tenía nada que ir a hacer.

Por lo tanto, creemos que el Estado, a través del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que es el principal responsable de todo esto que está relacionado con el robo, las bandas terroristas que han ido creciendo en materia delictual, no ha usado todas las herramientas que la Constitución Política de Chile vigente permite utilizar, y tenemos conductores baleados, tenemos la muerte de Juan Barrios, y una serie de situaciones que nos ocurren todos los días.

¿Qué involucran los acuerdos? Nos llamó poderosamente la atención, en reuniones que hemos tenido con los

parlamentarios, con los demás gremios, de todos los portes y de todas las actividades, que estos acuerdos que hemos firmado son desconocidos para muchos parlamentarios.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Disculpe que lo interrumpa, señor Martínez.

Pido a Informática que monitoree la sesión, porque tenemos muchas interrupciones y no corresponde que sea así.

Don Freddy, puede continuar.

El señor **MARTÍNEZ** (presidente de Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur).- Por lo tanto, quiero precisar y llegar al punto de lo que convoca a esta comisión, particularmente.

Aquí hay un problema de seguridad en las carreteras, las que cada vez están siendo más concesionadas. Tenemos los contratos de primera generación que partieron en los 90, que están expirando, y han dado pie a los contratos, como el MOP determina, de segunda generación.

¿Y qué sucede? Hemos pedido expresamente a la ministra del MOP, porque consideramos que la mayoría de los robos se produce en un sector que llamamos la zona roja, el Triángulo de las Bermudas, que es entre Los Ángeles, Cabrero y Concepción. Ahí tenemos la mayor concentración, si ustedes ven los mapas de calor, como lo determinan las policías, de robos de salmón a nivel nacional, en la zona centro-sur, donde las formas de robo son hollywoodenses, cinematográficas.

Tenemos camiones que han sido robados en la zona de Tomé, en donde sobre el trayecto del robo pintan el techo y el capó del camión de otro color para que, si los siguen con drones, no se reconozca.

En una hora se roban 25.000 kilos de salmón. Tenemos acceso a la información, y se ha entregado toda a la policía. Nosotros sabemos, uno o dos minutos después, cualquier cosa que pasa en las carreteras; por lo tanto, tenemos -y lo digo

con toda propiedad- una labor de inteligencia y comunicación con las policías en forma permanente.

Sin embargo, esto sigue sucediendo, y las cadenas de terroristas que realizan este tipo de robo tienen elementos tecnológicos que son insuperables. El otro día tuve una reunión con el mayor prestador de servicio de las principales flotas que trasladan el salmón, que tiene la mayoría especialización, en materia de seguimiento, a través de GPS, en diferentes elementos y puntos de la carga, y me dice: "Don Freddy, si alguien le dice en Chile que ellos no pueden inhibir la señal, le está mintiendo".

Para mostrarles pequeños detalles: una flota que transporta mucho salmón puso un dispositivo con el que, cuando se desconecta el tracto camión o se abre la puerta, el camión en tres minutos se para; los tipos sacan el camión en esos tres minutos, enganchan otro camión y se lo llevan; o sea, el nivel de especialización tecnológica que utilizan es del mayor nivel.

Para robar 25.000 kilos en una hora, va un dispositivo logístico tremendo: dos camiones de 10.000 o 12.000 kilos, va un furgón con personas, lo traspasan y mantienen las cadenas de frío. ¿Y dónde está el principal punto de este tipo de ilícitos? En el terminal pesquero de Santiago. ¿Y qué pasa con la fiscalización ahí? Hagamos comisiones, revisemos los antecedentes y veamos cuál es el contorno que los rodea. Falta fiscalización, pero si ustedes van y preguntan al Sernapesca, probablemente verán que están intimidados, y no hacen la fiscalización, porque hoy hay mucho temor en este tipo de cosas. Los conductores son tomados como rehenes, golpeados e intimidados. En el 95 por ciento de los casos -no lo digo yo, como presidente; lo dicen ellos en las declaraciones que están en la fiscalía, y las pueden revisar, como se lo dije en una reunión a la delegada en Biobío, y también a la ministra del Interior- señalan que

son voces de extranjeros.

Las fiscalías no tienen una interrelación en toda esta macrozona sur; por lo tanto, muchas veces pasa que una banda roba en Los Lagos y después roba en Biobío y no se conectan los casos, porque el sistema es más lento que la evolución del delito. Y esa es una situación que debe mejorar por parte de las instancias fiscalizadoras, y que estos datos se unifiquen.

Fíjese que cuando tenemos reuniones en Interior con el general Monrás, con los generales de la macrozona sur, hemos pedido que exista un general. En el caso del Biobío, pedimos que el general Bobadilla, quien tiene la máxima concentración de la zona donde suceden estos ilícitos, sea el coordinador entre Santiago y Chiloé, para que interconecte a los demás generales, y que nos conectemos todos, porque cuando se expone la tabla de delitos, está muy lejos de la curva de la realidad. Y aquí hay otro problema muy importante que tiene que ver con el Poder Legislativo, en el cual se escuda, muchas veces, el Poder Ejecutivo.

Resulta que todo está diseñado para hacer más difícil la presentación de estos antecedentes de robo en Carabineros, para que después siga el proceso.

Cuando un conductor de Chiloé viaja permanentemente, como el colega Leiva, quien se encuentra aquí y viaja a Talcahuano, le abren la carpa y le roban en cualquier punto de los estacionamientos o en la ruta donde él para. Le roban una caja de salmón, una caja de choritos; cuando se dan cuenta que son choritos, roban un poco y listo, porque no es lo que ellos quieren. Marcan los camiones a la salida.

¿Qué pasa? El carabinero tiene que decirle, porque es el protocolo: "Mire, señor Víctor Leiva, usted va a quedar registrado y va a tener que venir a declarar cuando lo citen", y cuando lo citan él está en Santiago o en Punta Arenas, porque nuestra industria se mueve por todo el país.

Entonces, no facilita que esto siga. ¿Y qué hace la gente? No va y no lo hace, porque lo encuentra improductivo, improcedente y, además, atenta contra el desarrollo de su trabajo.

Entonces, hay que cambiar la normativa. Si él puede conectarse hoy, como están conectados estos colegas, y declarar desde allá, desde su teléfono en el camión, como nos conectamos en las reuniones permanentemente. Por lo tanto, falta facilitar el trámite. Ellos conocen esta situación y se aprovechan de la misma, y eso queda en terreno de nadie. ¿Qué falta ahí? Facilitar el procedimiento para respaldar todos estos antecedentes, porque, de lo contrario, el hecho queda impune. Nosotros encontramos permanentemente este tipo de ilícitos y muchas veces nos damos cuenta que esos mismos tipos, al otro día, andan otra vez en circulación, como el robo de la madera.

¿Y qué es lo que pedimos en esa situación? Le dijimos al subsecretario Monsalve, quien prácticamente ha oficiado para nosotros como ministro del Interior -esa es la realidad-, que hiciéramos la ley de la carga estratégica. Toda carga que sea importante para el desarrollo del país y una región, en particular, debe tener el mismo formato, y se creó, empujada por nosotros mismos, con los detalles y antecedentes que entregamos, la "ley del robo de la madera". Y se han incautado miles de millones de pesos, porque se entregan herramientas a las policías, porque se entregan formas, informativas y protocolos que no tienen otro tipo de procedimientos, y miren cómo se han desbandado y se ha encontrado una serie de ilícitos en esa materia, y eso tuvo una baja tremenda.

Conversamos con la senadora Aravena, que dicho sea de paso perfeccionamos, porque no se olviden que cuando se impuso el estado de excepción, este era acotado; después le sacamos el acotado. Nosotros siempre hemos pedido estado de sitio, para

que se deje actuar a los que saben actuar en esa materia.

¿Y qué hemos dicho respecto de eso? Conversémoslo con los diputados que son abogados, que son una buena parte, que lo hemos conversado, porque con un equipo de buenos abogados, en 10 días podemos incluir todas estas otras cargas, concentrado de cobre, electrodomésticos, salmón y todo lo que mueve a esa industria, que son miles de millones de pesos, pero no se hace.

Entonces, se trata como un delito cualquiera. Vale lo mismo robar un tarro o un pedazo de salmón en el supermercado que 25.000 kilos de salmón.

Agradezco esta oportunidad que tenemos los camioneros que vivimos esta situación: el flagelo de pasar por la zona roja. Hay un dicho para nosotros en la zona roja. Para que ustedes sepan en la noche no pasa combustible y una serie de cargas que son complicadas. Esto baja la frecuencia, complica y entorpece más el negocio para todos: para el conductor, para el dueño del camión y para el dueño de la carga.

Para nosotros, el punto límite en la noche es Los Ángeles; hasta ahí llegamos. La puerta norte de la macrozona sur. De ahí para allá, los conductores -para que ustedes sepan y cuando quieran manejar- se guardan su billetera, su teléfono, se persignan y pasan como gato quemado. Los conductores del norte vienen desde Arica hasta Santiago, manejando 20 horas, porque donde paran, los calzan.

¿Cómo se soluciona este problema? El ciento por ciento de la carga en Chile se mueve por camión. Cualquier otro presidente que esté perdido de eso no se los va a decir. ¿Por qué? Porque no hay ninguna carga que llegue directamente desde el mar hacia la casa o a la cordillera, porque en algún momento pasa por el lomo de un camión. ¿Y qué pasa ahí? Tal nivel de estrategia, a nivel nacional, para mover la economía de un país tan largo y angosto, con una geografía especial, no tenemos nada contra el tren, mientras exista igualdad de

condiciones comerciales y técnicas.

Nosotros le propusimos y le dimos todos los puntos al gobierno, a través del Ministerio del Interior, estando el MOP, Bienes Nacionales y multigremios, donde el jefe del gabinete del ministerio del Interior, el señor Gabriel de la Fuente hizo de coordinador. Dimos todos los puntos, y tengo el esquema de los puntos estratégicos para descansar. Se lo presentamos, y empieza el problema de que el MOP no tiene los predios; entonces viene Bienes Nacionales y empieza una complicación interminable. Respecto de los estacionamientos, que son los que realmente dan tranquilidad, cómo es posible que un conductor viaje 12, 15, 20 horas sin parar, porque si para, algo le sucede; eso es un peligro tremendo.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señor Martínez, solicito que vaya finalizando su intervención, para que pueda intervenir la señora Heidi Stange.

El señor **MARTÍNEZ** (presidente de Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur).- Señor Presidente, termino con lo siguiente: creemos que esto evitaría todo lo que está pasando, porque, más allá de generar leyes, es precisar las que tenemos.

Asimismo, que el mapa de estacionamientos se ejecute. Los mapas de estacionamientos que nos han presentado son para el 2029, pero los problemas los tenemos hoy.

¿Qué propusimos?, y con esto termino. Hagamos un enroque. Les presentamos todas las comisarías que tienen asociados espacios al frente o al lado de las comisarías o tenencias de carreteras, que están hechas para camiones de cargas sobredimensionadas o cuando choca un camión, etcétera.

¿Qué pasó? No hemos llegado a nada. Nos dicen: "Sí, es posible, lo vamos a ver, lo vamos a revisar". Porque ahí ya tenemos un punto de seguridad. Es cosa de poner un baño químico, una cámara, iluminar y tendríamos estacionamientos provisorios, mientras se construyen los otros.

Por último, esta señora que está a mi lado y esos colegas que están allá no tienen contemplados estacionamientos porque esas zonas son carreteras públicas y todos los estacionamientos están circunscritos solo a las concesiones. O sea, el Estado no pretende invertir en estacionamientos para Coyhaique, Punta Arenas o Chiloé.

Muchas gracias.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Agradezco la presentación del señor Freddy Martínez, presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur.

A continuación, daré la palabra a la presidenta del Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones del Sur y, posteriormente, los parlamentarios podrán hacer las consultas respectivas.

Tiene la palabra la señora Heidi Stange.

La señora **STANGE**, doña Heidi (presidenta del Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones del Sur).- Buenos días, señoras diputadas y señores diputados.

Mi nombre es Heidi Stange, presidenta del Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones de la zona sur; soy hija de camionero y llevo 40 años en ruta, porque mi papá me crió en la carretera. Así que todo lo que puedo contar lo hago en primera persona, porque trabajo día a día en carretera.

Tengo una presentación.

Nuestro sindicato se formó el 21 de abril de 2018. En la lámina está nuestro registro único sindical y nuestro RUT.

En 1997 se modificó la Ley de Tránsito, en el sentido de diferenciar a los conductores antiguos de los nuevos, buscando especializarlos y profesionalizarlos, para lo cual deben asistir a una escuela de conductores y pasar ciertos tramos para ejercer esta labor.

En la lámina aparecen las medidas de un camión. ¿Por qué las indico? Porque hoy en día maneja un camión articulado

para 45 toneladas, lo que equivale a más o menos 20 mil sacos de papas que le podrían caer a uno en caso de un accidente. Lo digo para que tengan más o menos una idea de lo que puede ocasionar un camión.

En general, las cargas son a granel, pequeñas, medianas, paletizadas, voluminosas; también hay cargas especiales, que son peligrosas, frágiles, etcétera. Desde el límite de Chile con Perú hasta la comuna de Quellón tenemos 3.363 kilómetros; entre Santiago y Puerto Montt, 1.033 kilómetros, y hasta Chacao-Quellón, 190 kilómetros.

¿Por qué hago esta acotación? Porque el robo del salmón se produce justamente en el trayecto entre Santiago y Quellón.

La imagen muestra todos los peajes que hay entre Santiago y la localidad de Pargua, Región de Los Lagos, que son doce. Es decir, son 12 veces que nosotros, como conductores, tenemos que detenernos a velocidad cero; son doce veces que tenemos la posibilidad de ser víctimas de un delito, robo, asalto o secuestro.

Acá hay unos indicadores de SalmonChile -esa es nuestra fuente- que muestran la cantidad de robos que ha habido durante estos últimos años y, como pueden ver, en 2020 fue cuando más robos se produjeron. Pero, como esa cifra puede variar de un año a otro, eso no significa que este año no nos puedan hacer papilla en carretera.

En las regiones del Biobío y en la de Los Lagos es donde más delitos se producen. En la lámina anterior se señala lo mismo, es decir, que tenemos doce veces más posibilidades de ser abordados.

Junto con estas doce veces en que podemos ser asaltados, secuestrados, como conductores sufrimos problemas psicológicos, traumas, ansiedad y un trauma posterior, sumado a otros trastornos, tales como diarrea, falta de memoria, ataques, dolores de cabeza y problemas de concentración, que son cosas que nos influyen al momento de

estar atentos a las condiciones del tránsito, para ejercer bien nuestra labor y no generar daños colaterales a terceras personas.

El estrés se define como una sensación, una tensión física o emocional que puede provenir de cualquier sensación que nos haga sentir frustrados o cansados.

Los tipos de estrés postraumático.

1. Volver a experimentar los síntomas.

Tenemos *flashback*, que son los más peligrosos que podemos sufrir en carretera.

¿Qué pasa con esto? Como les dije, nosotros manejamos 1.300 kilómetros entre Quellón y Puerto Montt. Si bien es cierto estamos muy concentrados en carretera, viendo todo lo que se nos viene y lo que nos pasa, igual tenemos tiempo para pensar y para pasar exactamente por el mismo lugar donde ya hemos sido abordados o hemos tenido alguna situación en la cual hemos sentido que nuestra vida o nuestra integridad han estado en peligro.

Entonces, cuando se generan estos pequeños recuerdos vienen los problemas en la conducción.

2. Los síntomas de evasión se producen cuando uno realmente prefiere no pensar y seguir trabajando.

3. La hipervigilancia es cuando tenemos dificultad para dormir y, por lo tanto, nuestro trabajo no va a ser el más óptimo.

4. Los síntomas cognitivos.

Los síntomas permanecen porque quizá en el momento no fueron abordados como se debiera.

A veces, cuando un conductor es víctima de este delito, no lo denuncia, justamente por lo que decía don Freddy Martínez. Después, el trámite no se lleva a cabo, porque en muchos lugares a uno lo roban, lo asaltan o le hacen encerronas o definitivamente lo secuestran. Mi papá fue secuestrado por un día y medio y sé muy bien lo que es no saber dónde está

tu papá, si va a volver bien, sin dientes o con un brazo menos. Uno no lo sabe.

Entonces, estas cosas se empiezan a reflejar. Es decir, si el conductor y su familia no son abordados y tratados eso se verá reflejado en que el conductor no hará un trabajo óptimo y su familia se encontrará en crisis y se abrumará cada vez que vea salir a su marido o a su mujer -porque hoy vemos muchas conductoras-, porque no saben si van a volver o no.

El efecto postraumático es miedo, temor; uno cambia las rutinas y las costumbres.

Hay dos tipos de salud mental: la médico-farmacológica y la psicoterapia clínica. Las fuentes son el Ministerio de Obras Públicas (MOP), la Revista Médica de Chile, la Biblioteca del Congreso Nacional y SalmonChile.

Por sobre todas las cosas, les quiero dejar un artículo de la Revista Médica, donde se habla sobre los traumas y los daños que se ocasionan respecto de los asaltos.

También sufrimos un estrés social por todo lo que se publica en los medios de comunicación, por lo que se dice a través del boca a boca, en las redes sociales, donde día a día se informa cada asalto, cada secuestro, cada quema de camión y cada portonazo.

Entonces, hoy en día la gente ha tenido que cambiar sus rutinas, su forma de vivir y todo esto, como dije, nos afecta como conductores.

Tengo un video que me gustaría exponer.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Mientras se resuelve la presentación del video, aprovecho de agradecer la participación de la señora Heidi Stange y del señor Freddy Martínez.

Continuamos con las presentaciones.

Tiene la palabra la señora Carolina Saravia, subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos.

La señora **SARAVIA**, doña Carolina (subdirectora de

Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Señor Presidente, en primer lugar, quiero excusar al director del servicio.

En segundo lugar, se nos solicitó al subdirector jurídico Marcelo Freyhoffer y a mí, como subdirectora de Fiscalización, hacerles esta presentación en relación con las labores de fiscalización que ha desarrollado el servicio en la comercialización de especies hidrobiológicas; sin embargo, también haremos un foco en todo lo relacionado con los salmones, específicamente respecto de su robo.

Desde el año 2022, como servicio, hemos estado muy preocupados de las diferentes situaciones que se dan en torno a las transacciones de diferentes tipos de robo; por ejemplo, robos de madera y de cobre. El salmón también ha sido una de las líneas de trabajo que venimos desarrollando, tanto desde el punto de vista de la trazabilidad de las operaciones como de poder detectar posibles situaciones que tengamos que trabajar en conjunto con las policías o que puedan dar lugar a alguna presentación de querellas en materia tributaria.

A modo de contexto y respecto de todo lo que tiene que ver con las especies hidrobiológicas que, según entiendo, no solo incluyen a los salmones, sino también a diferentes pescados, mariscos, moluscos, etcétera, tenemos en nuestra base de datos 23.000 contribuyentes vigentes con código de actividad relacionado con estas especies hidrobiológicas.

En particular, respecto de empresas dedicadas al cultivo del salmón, tenemos 53 empresas. Estas, considerando su casa matriz, están dentro de la dirección de Grandes Contribuyentes y en otras direcciones regionales específicas.

El total de las empresas dedicadas al cultivo de salmón están activas. De hecho, todas ellas presentan sus declaraciones de IVA mensualmente. Algunas presentan declaraciones con impuesto adicional; asimismo, respecto de

sus declaraciones de renta.

Para centrarnos en el motivo de la presentación, quiero comentarles que, al menos durante el año 2023, que es el recuento que hicimos para esta presentación, las actividades de fiscalización que hemos realizado respecto de la actividad económica de especies hidrobiológicas incluye controles móviles, control de embarcaciones, trabajo conjunto con Sernapesca, trabajo durante Semana Santa y controles carreteros, que se han incentivado e incrementado desde el año 2022 a la fecha y, en el caso de los salmones, ha habido un trabajo conjunto con Sernapesca y también en Semana Santa, con participación al menos de seis de nuestras direcciones regionales. También hemos realizado control de emisión de documentos tributarios, en un trabajo conjunto con Sernapesca, con un foco especial en los terminales pesqueros.

¿Por qué se realizan estas actividades? Porque, por un lado, prevemos que los contribuyentes estén emitiendo los documentos tributarios debidos y cumpliendo sus obligaciones en términos de impuestos. También, en ese aspecto, podemos detectar situaciones irregulares. Por ejemplo, si llega un camión sin la guía de despacho, en el trabajo conjunto que se tiene con Sernapesca o con las policías, se pueden levantar estas situaciones para verificar si simplemente es un incumplimiento de una obligación tributaria de transportar la guía de despacho o la factura, o se trata de otra situación como, por ejemplo, de productos robados.

También, en el marco de la denuncia que recibimos durante el año pasado respecto del tema específico del robo de salmón, hicimos, desde el mes de octubre hasta enero de este año, actividades específicas en nuestras direcciones regionales de Puerto Montt, Concepción y Santiago Sur. Hicimos diferentes tipos de actividades que incluían llevar la trazabilidad de toda la cadena productiva desde que se saca el salmón hasta que se pone en el punto de venta, y

controles carreteros.

Del mismo modo, hemos realizado una serie de procesos centralizados, con información que disponemos de modelos analíticos, para la detección de inconsistencias en la emisión o recepción de documentos tributarios y programas de fiscalización con cobertura nacional, a la actividad económica de especies hidrobiológicas.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Subdirectora, al parecer su presentación no está avanzando. Sigue en la primera lámina.

La señora **SARAVIA**, doña Carolina (subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Señor Presidente, voy en la parte de resultados, hallazgos y acciones específicas.

En materia de resultados, hallazgos y acciones específicas en el proceso de fiscalización, como le decía, durante el año 2023 llevamos a cabo diversas acciones a nivel nacional que incluían las diferentes formas de fiscalización en terreno que disponemos y estamos facultados a hacer por ley, tales como controles carreteros, controles móviles, controles de emisión de documentos, focalizados en el control de embarcaciones, fiestas tradicionales relacionadas con la pesca y terminales pesqueros.

En Puerto Montt, de los controles efectuados en mercados, no detectamos irregularidades. Sin perjuicio de ello, lo que sí hemos detectado, pero que no se relaciona directamente con el robo de pescado, es al menos una solicitud de IVA exportador respecto del rubro de salmones, pero que no tenía relación directa con especies robadas. Era un tema básicamente tributario.

En Concepción también se realizaron diversas acciones de fiscalización que involucraron operativos conjuntos con Sernapesca, con las policías, inspecciones en puntos de venta, entrevistas a los contribuyentes, y tampoco en

terminales pesqueros -que fue parte de las denuncias que recibimos- detectamos inconsistencias. De hecho, en Concepción se percibe que hay una cadena bien clara entre un productor, distribuidores mayoristas y quienes venden el pescado en los terminales pesqueros o en las diferentes ferias, en general.

En relación con el terminal pesquero de Santiago, también nuestra Dirección Regional Metropolitana Sur llevó a cabo fiscalizaciones, donde se controlaron los camiones que venían llegando desde las 21 horas hasta las 4:00 de la mañana, en un operativo que se hace en coordinación con Carabineros y que tenemos que hacerlo en coordinación con el terminal pesquero, por lo mismo que planteaba el representante de los camioneros, porque estos sectores son un poco peligrosos como para que nuestros fiscalizadores estén solos. Entonces, tenemos que hacer un operativo conjunto, donde no detectamos situaciones irregulares.

También hemos realizado procesos de fiscalización a las empresas del rubro, y yo diría que la situación más anómala que está en control es que, de los procesos centralizados, sí hemos detectado contribuyentes con comportamientos anómalos, que los tenemos marcados con anotaciones restrictivas. ¿Esto qué quiere decir? Que son contribuyentes que podrían estar emitiendo documentos electrónicos que no corresponden. Hemos bloqueado esa emisión de documentos electrónicos y han sido fiscalizados y marcados, y están en un proceso de fiscalización posterior. Hay 53 contribuyentes y no sabemos si son contribuyentes de verdad o contribuyentes falsos, porque eso está en proceso de análisis, porque hemos detectado ciertas situaciones anómalas que merecen nuestra revisión y donde se podría encontrar alguna situación en relación con especies robadas.

En estos procesos de fiscalización tenemos hartas oportunidades, especialmente desde el punto de vista de la

coordinación y la planificación, para lograr mayor efectividad, y esto tiene que ver con la complejidad de revisión en los lugares donde tenemos que ir a fiscalizar.

Vamos a seguir trabajando en lo que hemos realizado en los diferentes temas, que tiene que ver con el robo de algún producto, en la identificación de los contribuyentes compradores y proveedores y los roles en la cadena de abastecimiento e identificación de productos es una metodología que, al menos en el robo de madera, sí nos ha permitido detectar hallazgos relevantes y, como ha salido en la prensa, que haya ido disminuyendo el robo de madera.

También hay un espacio en lo que tiene que ver con los sistemas de trazabilidad. Hemos pedido apoyo a SalmónChile para efecto de que podamos identificar cuáles son las formas en que las mismas empresas marcan sus productos y que, por lo tanto, después, seamos capaces de identificar o no un producto robado. Aquí también hay un espacio de coordinación. Y, por supuesto, todo el trabajo que podemos hacer con organismos, como el Ministerio Público, para que, en un trabajo colaborativo, podamos detectar situaciones que ameriten la fiscalización.

Eso es desde el punto de vista inicial del proceso que lleva a cabo el Servicio de Impuestos Internos.

Señor Presidente, con su venia, le pido que ofrezca la palabra al señor Marcelo Freyhoffer, subdirector jurídico, quien va a presentar los temas que tienen que ver con delitos tributarios relacionados a la comercialización del salmón.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra el subdirector.

El señor **FREYHOFFER** (subdirector jurídico del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Buenos días, señor Presidente y honorables diputadas y diputados.

Como bien comentaba la señora Carolina Saravia, eso es en relación con lo que son los procesos para la determinación

fundamentalmente de diferencias de impuestos y cumplimientos tributarios que realiza el servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, en el ámbito de la pesca se podrían generar algunos delitos que están tipificados en el Código Tributario, no específicamente para la pesca, pero sí para lo que es el comercio ilegal de especies. ¿Qué ilícitos podrían estar relacionados? El del artículo 97, número 8, del Código Tributario, que se refiere al comercio ejercido a sabiendas -un conocimiento- sobre mercadería, valores o especie que no hayan cumplido con las exigencias legales relativas a la declaración y pago de impuestos. Y tiene asignada una pena de multa y, además, una pena privativa de libertad.

Otro delito que se podría presentar en estas circunstancias respecto del comercio ilegal en general de especies - particularmente, se puede aplicar a la industria salmonera- es cuando se detecta el ejercicio clandestino del comercio de la industria. Esto es cuando no se desarrolla una comercialización, que no está formalizada, de empresas que no han hecho inicio de actividades, no están formalizadas como tales ante el Servicio de Impuestos Internos y están comercializando este tipo de productos. También podría haber otros delitos tipificados en el Código Tributario, vinculados ya derechamente al no pago de impuestos, o a engrosar artificialmente el crédito fiscal, o la utilización de facturas falsas para obtener devoluciones o cuando se omite las declaraciones respectivas. Por lo tanto, tenemos una amplitud de tipos penales considerados, en el Código Tributario, que podrían aplicarse a situaciones de ilegalidad en el comercio del salmón.

De lo que tenemos históricamente, específicamente en cuanto al salmón, es una sentencia de 2018, del Juzgado de Garantía de Ancud, en que se condenó a dos contribuyentes por los delitos a los que hacía referencia -artículo 97,

números 8 y 9-, que fueron detectados mediante un control vehicular que se efectuó respecto del transporte que se estaba realizando, incautando camiones con más de 6.000 kilogramos de salmón sin existir la documentación tributaria de respaldo que acredite el origen y destino de la mercadería.

Es destacable el fallo, porque es condenatorio y, además, acoge de forma íntegra la tesis del servicio, y condena por delito consumado pese a que se detectó durante su transporte. Eso sienta una jurisprudencia bien interesante a la luz de la penalidad que puedan tener las acciones del servicio en el ámbito penal.

En términos generales en el ámbito de la pesca, el servicio ha ejercido, en los últimos años, desde 2020, seis acciones penales respecto del comercio ilegal en materia de pesca, no específicamente sobre salmón, pero que en un par de casos también lo incluye. Si bien es más amplio respecto de la pesca, en dos casos, específicamente, dentro de las especies comercializadas está incluido el salmón y en los otros casos de los 6 son otras especies distintas al salmón. Todas estas querellas por delitos como los mencionados anteriormente se encuentran en estado de investigación por parte del Ministerio Público. Estamos hablando de acciones penales de 2020, 2021, 2022 y 2023. Estas acciones penales se han podido materializar porque es el propio Ministerio Público que, detectado un robo de especies particularmente del ámbito de la pesca, nos remite los antecedentes para efectos de revisar y determinar si, a nuestro entender, existe un posible delito tributario, considerando la facultad que actualmente considera la legislación exclusiva para el director del servicio de querellarse por delitos tributarios.

Para eso, se realiza un proceso de recopilación de antecedentes que permite fundamentar la acción penal del servicio. Que esta sea seria, fundada y con los antecedentes

que permitan avanzar en la investigación posteriormente al Ministerio Público.

Actualmente, en este ámbito tenemos un proceso recopilatorio en el servicio -específicamente la dirección regional de Puerto Montt- sobre comercialización o utilización de salmones de forma ilegal. El proceso está en desarrollo y de acuerdo con los antecedentes que arroje este proceso recopilatorio, podría materializarse en una nueva querrela por parte del servicio para someterle a la investigación del Ministerio Público en los próximos meses.

Eso es cuanto podemos informar, señor Presidente y honorables diputados y diputadas. Quedamos a su disposición para preguntas o dudas que haya generado la presentación.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Les agradecemos la exposición.

Para hacer consultas, tiene la palabra el diputado Bernalles.

El señor **BERNALES**.- Señor Presidente, agradezco las presentaciones.

Por su intermedio, hago una consulta a la señora Heidi Stange. Ella mencionó que en esos 12 peajes estaban en riesgo de ser abordados. Me gustaría saber bien cuál es la situación que se vive en los peajes. No creo que ahí los asalten. Ella es la experta, pero puede ser que ahí los marquen o se produzca algún tipo de situación. Me gustaría que pudiera abordar específicamente las cosas que viven como camioneros en estas plazas de cobro de peaje.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Schubert.

El señor **SCHUBERT**.- Señor Presidente, agradezco la presentación de cada uno de los invitados.

Quiero hacer varias preguntas rápidamente y espero que la respuesta sea superconcisa. Tenemos harta información y agradezco los detalles de lo que han señalado

El señor Freddy Martínez señaló que tenemos acuerdos con la autoridad. Si así lo estima, me gustaría que respondiera, *grosso modo*, a qué cosa se ha comprometido la autoridad, quién es la autoridad con la que suscribió esos acuerdos y si estos se han cumplido total o parcialmente o de ninguna manera.

Usted manifestó que una autoridad señaló lo siguiente: "Si usted quiere que lo visite, no me hable del estado de sitio". ¿Quién es esa autoridad que le pide aquello?

Asimismo, me parece haberle escuchado o entendí que muchos de los delincuentes tenían acento extranjero. ¿Puede precisar de qué origen sería ese acento?

Por su parte, la señora Heidi Stange habló de secuestros. En verdad, no lo entiendo, porque si la intención es hacerse de la carga, ¿con qué finalidad ocurre el secuestro? ¿Hay algún pedido o alguna reclamación? ¿Piden dinero? ¿Con qué objetivo ocurre eso?

Finalmente, la señora Carolina Saravia habló de trazabilidad y de muchos controles. ¿Cómo es posible entonces que, con tanto control que realizan, en la práctica se termine vendiendo salmón sin tener claridad de su origen en mercados y terminales pesqueros, como, por ejemplo, en el de Angelmó? ¿No hay una trazabilidad respecto del salmón? ¿No podemos saber si un determinado salmón es el mismo de la factura o es uno distinto y simplemente se trata de una factura de otra compra diversa?

De igual modo, usted dijo que hacían muchos controles en Semana Santa en conjunto con el Sernapesca, pero ¿con qué frecuencia se realizan esos controles? ¿Son permanentes? ¿Se realizan todo el tiempo? ¿Tienen el personal suficiente para aquello y en qué horario lo realizan? ¿Lo hacen fuera de horario de oficina o solo en horario de oficina, de lunes a viernes?

Usted también dijo que hay contribuyentes que generan dudas

en la emisión anómala de documentos. Perfecto, hay dudas. ¿Qué resultado han arrojado esas dudas? ¿Han logrado fiscalizar y sancionar a alguien respecto de alguna emisión anómala?

Por último, usted indicó que había que buscar trazabilidad mejorada con Salmón Chile. Entonces, ¿usted entiende que no hay trazabilidad o esta existe, pero no es suficiente? ¿En qué han terminado con Salmón Chile? En el fondo, es muy lógico lo que usted señala, pero ¿qué ocurre con eso? ¿Cuándo vamos a tener una trazabilidad? ¿En qué topamos para que exista? ¿Hay que invertir en tecnología? ¿Esa inversión la hace la industria o el fisco? En el fondo, son montos grandes y es una industria. Lo importante sería saber exactamente quién debe invertir y de manera rápida para lograr los controles necesarios.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Fernando Bórquez.

El señor **BÓRQUEZ**.- Señor Presidente, me gustó la presentación de la señora Heidi Stange, porque enfocó el robo de salmones desde otro punto de vista.

En ese sentido, ¿hay alguna estadística en cuanto a las licencias que tienen los conductores por el tema de la salud mental? ¿Existen tratamientos? De una u otra forma, cuando una persona no puede conducir debido a una enfermedad, ¿hay algunos planes para hacer reemplazos y ese tipo de cosas?

Me gustaría ahondar más en las estadísticas, específicamente en lo referente a la salud mental de los conductores, porque es un punto que vemos desde otro prisma. Vemos cuántos salmones se roban, pero no estamos viendo la parte humana, a lo que ustedes enfocaron en su presentación. ¿Tenemos a mano las estadísticas de los conductores? ¿Podemos hacer algo con otro ministerio, que puede ser el de Salud, o bien podemos ver cómo esta comisión plantea el tratamiento desde el punto de vista de la salud mental?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Bernardo Berger.

El señor **BERGER**.- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a quienes hoy están exponiendo sobre esta temática bastante importante. De alguna forma, esta comisión se creó justamente para entregar algunas recomendaciones a las autoridades, a fin de minimizar los efectos negativos por todos conocidos en el transporte de salmones.

Quiero dirigirme al Servicio de Impuestos Internos, porque, con esta exposición y con otras, queda claro que existen patrones comunes en las empresas ilegales que se dedican al robo de salmón, de la madera y, por supuesto, del cobre, ya que funcionan más o menos en forma similar. Sin duda, eso deja en evidencia el avance que han tenido estas bandas delictuales en el ámbito del crimen organizado. Por lo tanto, se genera un impacto importante en los principales sectores productivos del país. Estamos hablando de los pescados, en específico del salmón, de la madera y del cobre, todos sectores productivos bastante estratégicos.

Lo anterior demuestra la necesidad de fortalecer los distintos organismos dependientes de la administración del Estado, entre los cuales están las policías -Carabineros e Investigaciones-; la fiscalía; la Directemar, dependiente de la Armada de Chile, y por supuesto el Servicio de Impuestos Internos.

En razón de ello, ¿el Servicio de Impuestos Internos cree que cuenta con las herramientas necesarias para enfrentar el crimen organizado? ¿Falta mejorar algunos aspectos de legislación para fiscalizar de manera más eficiente? Incluso, no sé cómo están ellos en su estructura interna, es decir, en cuanto a la parte organizativa y de personal. A lo mejor les falta personal u otros medios. Ni siquiera sé cómo está la coordinación con los demás entes de la administración del Estado que dicen relación con el tema. De manera que me

gustaría conocer más del Servicio de Impuestos Internos a ese respecto.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Candelaria Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, por su intermedio, mi pregunta va dirigida a la señora Carolina Saravia. ¿Usted cree que la legislación tributaria hoy es suficiente para combatir este tipo de delitos, teniendo en cuenta que la legislación no ha sido modificada desde hace bastante tiempo? A mi juicio, es necesario revisarla y, a lo mejor, establecer lo mismo que en otras situaciones.

Ahora bien, mi siguiente consulta es para la señora Heidi Stange. ¿Usted cree que existe colaboración entre el Ministerio Público y Carabineros para hacer la denuncia o, de acuerdo con lo que se sabe, hay muchos delitos que quedan sin denunciar?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señores diputados, solicito el acuerdo para prorrogar la sesión por cinco minutos.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

A continuación, la señora Heidi Stange mostrará un video.

La señora **STANGE**, doña Heidi (presidenta del Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones del Sur).- Señor Presidente, en el video aparece un colega. Estoy en un frigorífico descargando cuando de repente lo veo pasar. Él fue asaltado y da su testimonio sobre los hechos.

-La señora Heidi Stange interviene con apoyo de contenido audiovisual.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Acabamos de escuchar un testimonio de la lamentable situación que viven muchos hombres y mujeres en nuestro país.

Pido a la Secretaría que elimine del acta la parte

ofensiva.

Tiene la palabra el señor Freddy Martínez.

El señor **MARTÍNEZ**, don Freddy (presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur).- Señor Presidente, respecto de la primera consulta del diputado Schubert, el 6 de mayo de 2022, a este presidente, después del señor León Vilarín, quien fue presidente hace cincuenta años, se le aplica la Ley de Seguridad Interior del Estado, la que estuvo en vigencia hasta las 3 de la tarde del día siguiente.

En esa oportunidad, lo comunicó la entonces ministra del Interior Izkia Siches por cadena nacional. A las 10 de la mañana del día siguiente, me llama por teléfono don Manuel Monsalve Benavides y me pregunta si podemos conversar. Entonces, le dije: "Nosotros siempre hemos estado dispuestos a conversar, ministro". Me respondió: "Yo no tengo ningún problema en conversar si usted viene acá o si yo voy para allá, pero si usted me habla y sigue sosteniendo o solicitando estado de sitio, no tenemos nada que conversar".

En segundo lugar -esto no lo digo yo-, respecto del acento extranjero y la tipificación de esto, hay cerca de 71 querellas por parte de SalmonChile, y debieran ser muchas más. Pero, por lo que se explica aquí, muchas veces no se hacen, por cuanto en la mayor parte de sus declaraciones los conductores indican que, cuando les hablan o intimidan, el acento es caribeño, del tipo colombiano o venezolano. Eso es lo que se explica específicamente. Quiero ser superpreciso.

La tercera pregunta que me hizo el diputado Schubert fue sobre los acuerdos. Al respecto, el 90 por ciento de los acuerdos de mayo y de noviembre de 2022 fueron por seguridad, y la seguridad para los camioneros y conductores. Entiéndase por dueños de camiones a quienes manejan su camión y camioneros de pequeñas empresas, que es el 80 por ciento de la flota nacional y conductores profesionales de camiones. Se refiere a la carretera, la ruta, los peajes, las bombas

de bencina y todo lugar donde hay una parada.

En ese momento, lo que pedimos fueron estacionamientos. Si hoy convocamos y decimos: movilización nacional, mañana. No existe un lugar donde estacionar, no hay capacidad suficiente para estacionar de acuerdo con los camiones que existen. Por lo tanto, hay una desproporcionalidad inmensa. Entonces, ustedes ven camiones estacionados, camiones colgados en los árboles antes de llegar a Los Ángeles, porque los estacionamientos tienen capacidad para veinte camiones.

El 70 por ciento de los movimientos de flota articulada se concentra entre Puerto Montt y Santiago, y el 60 por ciento está circunscrito entre Puerto Montt y la Región del Biobío. Por lo tanto, la densidad de flota de esa zona es tremenda. Entonces, pedimos y sugerimos puntos específicos para estacionar.

En el gobierno anterior, dijimos al ministro Delgado y al subsecretario Galli que no hicieran estacionamientos en la zona de Las Maicas ni en la zona de Púa, porque eran lugares donde nadie se iba a estacionar. Ahí se invirtieron 10.000 o 20.000 millones de pesos, que están botados. Y hoy día van a seguir con la misma; van a seguir al lado de Mulchén, donde ya estamos en zona roja, donde ustedes ven los atentados que hay allí.

Entonces, ¿cómo nos convocan y nos preguntan cuáles son los lugares que ustedes sugieren? Se los indicamos con porotitos, y se hace caso omiso, porque probablemente es más fácil.

Por lo tanto, en los contratos de primera generación pedimos un primer acuerdo, el 7 de mayo, al subsecretario Monsalve. Se incorporaron medidas de seguridad para los estacionamientos de primera generación, que son escasos, pero solo a aquellos que no contemplaran las licitaciones viales de 1990. Esas medidas eran cámaras, guardias, iluminación, pero no se ha hecho nada de eso.

Segunda generación de contrato -la mayoría son chinos-: Talca-Chillán Viejo, Chillán Viejo-Collipulli, y sigue hacia adelante. No tenemos claridad. Hemos pedido que se nos indique, en esa materia, cuál es el cambio o qué es lo que van a mantener estos estacionamientos, y la capacidad. No tenemos claridad respecto de ese tema.

Por otro lado, solicitamos nuevos estacionamientos. Con Heidi Stange hicimos la presentación. Antes y después del canal de Chacao, ellos no tienen dónde estacionar, y ahí marcan los camiones y desde ahí parte el robo, a la pregunta que se complementa con lo que preguntó el diputado Bernal.

Entonces, en esta situación de los acuerdos no se ha cumplido nada.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra la señora Heidi Stange.

La señora **STANGE**, doña Heidi (presidenta del Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones del Sur).- Señor Presidente, me preguntaron por los peajes y el abordaje a camiones.

Si bien es cierto que en los peajes tenemos la posibilidad de ser abordados y marcados, pero esta intención ya nace desde Chiloé. Para acceder al barco, en Chacao tenemos que hacer una fila. Incluso, cuando uno viene bajando hacia Chacao, hay unos letreros que dicen: fila única exclusiva para embarque: esta vía. Sin embargo, hay quienes pasan por Chacao o Chacao Viejo y abordan directamente el transbordador, pasando todo lo ilícito, mientras que nosotros, que andamos legalmente, estamos ahí mucho rato esperando la barcaza, y gente que pasa por ahí tiene la posibilidad de visualizar qué sello tiene uno, porque estos gallos son tan especialistas que identifican fácilmente el sello que uno trae y de dónde proviene.

Entiendo que SalmonChile ya expuso ante ustedes. Ellos tienen un gráfico en que aparecen los puntos donde hemos

sido abordados, secuestrados, asaltados. Hay dos en Chacao, dos en el transbordador, dos en Pargua, en Calbuco. Ahí ya tenemos el punto donde estamos empezando a ser marcados. En los peajes, igual. Como en la detención es tan lento el sistema de pago, se gana un vehículo detrás y ahí ya están observándote. Entonces, un poco más adelante te detienen, usan estos inhibidores hacia el lado y uno ya no tiene más opción que entregarse.

En el video veíamos a este colega que fue abordado. Él tiene el pómulo quebrado producto de una golpiza. El secuestro es solo para hacer daño emocional, causar miedo y de esa forma controlar a la sociedad, porque todo el mundo funciona sobre la base del miedo. Entonces, teniendo una persona desubicada uno o dos días, uno ya empieza a sentir temor y lo infunden para que uno ande nervioso.

Respecto de las licencias médicas, no hay una estadística propiamente tal, porque, como vimos, el colega no pidió licencia médica, porque detrás de eso hay un daño económico hacia el conductor. Si el conductor no trabaja, no tiene mayor ingreso. Generalmente, el conductor trabaja por un sueldo base y el resto no es imponible. Entonces, al llegar a la ACHS o a una mutual, el sueldo que va a ser cancelado es mínimo; va a recibir 400.000 pesos, en circunstancias de que trabajando activamente percibe un 1.000.000 o 1.200.000 pesos para el bolsillo.

Tenemos acá al colega Luis Garrido, quien fue asaltado en Pargua. A él le pusieron un cuchillo en el cuello y tiene la mano cortada. Tenemos también el caso del colega Víctor Leiva, cuyo hermano estuvo secuestrado una noche. Pero eso es para infundir miedo y que la persona esté desubicada, lo que hace que las policías se pierdan un poco.

Me preguntaron sobre la colaboración entre el Ministerio y Carabineros. Considero que no hay un trabajo conjunto que sirva realmente, porque uno hace las denuncias y todo lo

demás. Si esa estadística real no está, es imposible legislar, porque ustedes no tienen una estadística real, y dicen que es una minoría. Lo que pasa en realidad es mucho más macro, superior a lo que figura en las estadísticas.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Gracias, señora Stange.

Voy a otorgar la palabra a la señora Carolina Saravia.

Solo quiero hacer una consulta para que puedan profundizar en el tema de la trazabilidad, en relación con este producto, si se conoce su origen, su destino, me refiero a la acreditación de origen legal, que también está vinculada a Sernapesca: por qué y cómo ingresa ese producto al terminal pesquero de Santiago, si no se sabe o no se acredita su procedencia.

Subdirectora, tiene la palabra.

La señora **SARAVIA**, doña Carolina (subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Señor Presidente, en primer lugar, me gustaría indicar que todo lo que voy a responder tiene que ver con el contexto de las facultades del Servicio de Impuestos Internos, es decir, la aplicación y fiscalización administrativa de las disposiciones tributarias.

En ese contexto, hemos detectado patrones comunes en situaciones de robo de mercadería. Los patrones comunes son bien claros. En el último tiempo también hemos informado, a través de medios de prensa, nuestros planes de gestión, relacionados con la creación de empresas falsas, la emisión de documentos tributarios falsos, los cuales, en algunos casos, son utilizados por contribuyentes verdaderos para disminuir los impuestos. Estos delincuentes aprovechan toda esta cadena, que es formal desde el punto de vista tributario, para generar ingresos.

En ese sentido, respecto de la legislación que falta, no tenemos una apertura del secreto bancario que nos permita

detectar, en forma ágil y rápida, situaciones en donde pueda haber involucrado robo de mercadería a gran nivel.

En este punto, me gustaría indicar que respecto de los controles que hacemos no solo los realizamos en horarios de oficina -de 8.00 a 18.00 horas-, sino también en otros, como también los sábados y domingos, temprano. Por supuesto, todos estos controles son muy coordinados con Carabineros o la Policía de Investigaciones, dependiendo del control de que se trate. En este caso también tenemos una coordinación y una mesa de trabajo permanente con Sernapesca.

Respecto de la trazabilidad desde el punto de vista tributario, no tenemos un sistema de trazabilidad para los salmones. Sí entiendo que Sernapesca tiene sus disposiciones en esta materia, pero yo no podría entrar a profundizar en ellas porque no las conozco, no son de mi competencia.

¿Cuál es el problema? Que, dado el mismo patrón, que comenté al inicio de la respuesta, lo que podemos detectar es el transporte de mercadería con documentación tributaria verídica, y eso podemos validarlo. Una vez que validamos esa documentación tributaria consideramos que el contribuyente está cumpliendo, pero no tenemos forma de saber si el producto que viene dentro de ese camión es o no de una empresa real o es un producto falso. Esas labores pueden ser coordinadas dependiendo de los sistemas de trazabilidad que tengan las mismas empresas o el Sernapesca.

Ahora, hay muchos sistemas de trazabilidad. Por ejemplo, si pudiese dar una recomendación -aunque ya me estoy saliendo del tema tributario- considerando el sistema de trazabilidad que tiene la empresa o que pudiese establecer Sernapesca, si esos códigos se pudiesen incorporar en las guías de despacho y después en las facturas electrónicas, ahí sí podríamos hacer un control de la cadena completa. Pero tiene que existir ese sistema desde el punto de partida para que lo pudiésemos utilizar y hacer controles en procesos

automatizados y apoyar a todo el control de la cadena completa. Eso hoy no existe.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Finalmente, le agradezco su presentación, subdirectora, lo mismo que al subdirector jurídico, señor Marcelo Freyhoffer.

Lo que usted habla de trazabilidad es fundamental y se debe conversar con el Sernapesca, pero también tiene que estar la voluntad de la industria. Ojalá que haya un trabajo tripartito para conseguir ese objetivo.

También agradezco la presencia del señor Freddy Martínez, representante de los camioneros, y a la señora Heidi Stange, presidenta del Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones del Sur.

Muchas gracias por vuestra asistencia a la comisión y colaboración.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 10:00 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.