

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° 10.

Jueves 21 de marzo de 2024, de 10:05 a 12:25 horas.

SUMARIO:

- Se recibió a la Delegada Presidencial Región de Biobío, señorita Daniela Dresdner Vicencio; al Jefe de Zona de Carabineros Región de Biobío, General César Bobadilla Pinilla, acompañado del Teniente, señor Jorge E. Muñoz San Martín; al Jefe Regional de la Policía de Investigaciones de la Región de Biobío, Prefecto Inspector, señor Hugo Haeger Bórquez; al Gerente División Logística de la Industria Camanchaca S.A., señor Luis Antonio Ramírez Arrieta; al Gerente de Logística de Blumar Seafoods, señor Marcelo Álvarez Sotomayor; al representante de Salmón Chile A.G. Araucanía, señor Ricardo López Nualart; al Director Zonal de Pesca, señor Milton Pedraza García; y a la Directora Regional de Sernapesca Biobío, señora Ana María Fernández, quienes se refirieron al tenor del mandato de la comisión.

- Acuerdos.

I.- PRESIDENCIA

Presidió el diputado **Mauro González Villarroel**.

Actuó como abogado secretario, Mathías Lindhorst Fernández; como abogado, Fernando García Leiva; y como secretaria ejecutiva, Paula Batarce Valdés.

II.- ASISTENCIA

Asistieron las/os diputadas/os Mauro González Villarroel (Presidente de la Comisión), María Candelaria Acevedo, Roberto Arroyo Muñoz, Clara Sagardia Cabezas y Leonidas Romero Sáez (en remplazo del diputado Bernardo Berger Fett).

Asistieron como invitados, en forma presencial, la Delegada Presidencial Región de Biobío, señorita Daniela Dresdner Vicencio; el Jefe de Zona de Carabineros Región de Biobío, General César Bobadilla Pinilla, acompañado del Teniente, señor Jorge E. Muñoz San Martín; el Jefe Regional de la Policía de Investigaciones de la Región de Biobío, Prefecto Inspector, señor Hugo Haeger Bórquez; el Gerente División Logística de la Industria Camanchaca S.A., señor Luis Antonio Ramírez Arrieta; el Gerente de Logística de Blumar Seafoods, señor Marcelo Álvarez Sotomayor; el representante de Salmón Chile A.G. Araucanía, señor Ricardo López Nualart; el Director Zonal de Pesca, señor Milton Pedraza García; y la Directora Regional de Sernapesca Biobío, señora Ana María Fernández.

III.- CUENTA.

- Se recibieron los siguientes documentos:

1.- Nota de la Bancada RN por la que comunica que el diputado, Bernardo Berger será reemplazado por el diputado, Leonidas Romero en la Comisión CEI-37 Comercialización Ilegal de Salmones, el día 21 de Marzo 2024.

- **Se tuvo presente.**

2.- Correo electrónico de la Fiscalía Regional del Biobío, por medio del cual excusas la asistencia de la señora Marcela Cartagena Ramon (Fiscal Regional del Biobío) a la presente sesión.

- **Se tuvo presente.**

IV.- ORDEN DEL DÍA

- **Se recibió a la Delegada Presidencial Región de Biobío, señorita Daniela Dresdner Vicencio; al Jefe de Zona de Carabineros Región de Biobío, General César Bobadilla**

Pinilla, acompañado del Teniente, señor Jorge E. Muñoz San Martín; al Jefe Regional de la Policía de Investigaciones de la Región de Biobío, Prefecto Inspector, señor Hugo Haeger Bórquez; al Gerente División Logística de la Industria Camanchaca S.A., señor Luis Antonio Ramírez Arrieta; al Gerente de Logística de Blumar Seafoods, señor Marcelo Álvarez Sotomayor; al representante de Salmón Chile A.G. Araucanía, señor Ricardo López Nualart; al Director Zonal de Pesca, señor Milton Pedraza García; y a la Directora Regional de Sernapesca Biobío, señora Ana María Fernández, quienes se refirieron al tenor del mandato de la comisión.

- La **Señorita Daniela Dresdner Vicencio, Delegada Presidencial Región de Biobío**, agradeciendo la invitación, dio la bienvenida a la Comisión y valoró los esfuerzos por sesionar en regiones, procediendo a entregar información sobre la materia objeto de la investigación.

El texto íntegro de su exposición se encuentra [aquí](#).

- El **General César Bobadilla Pinilla, Jefe de Zona de Carabineros Región de Biobío**.

El señor Bobadilla expuso con apoyo de la siguiente [presentación](#), he hizo entrega del [informe N° 150](#).

El texto íntegro de su exposición se encuentra [aquí](#).

- El **Prefecto Inspector señor Hugo Haeger Bórquez, Jefe Regional de la Policía de Investigaciones de la Región de Biobío**.

El texto íntegro de su exposición se encuentra [aquí](#)

- **Señor Luis Antonio Ramírez Arrieta, Gerente División Logística de la Industria Camanchaca S.A.**

El señor Ramírez expuso con apoyo de la siguiente [presentación](#).

El texto íntegro de su exposición se encuentra [aquí](#).

- **Señor Marcelo Álvarez Sotomayor, Gerente de Logística de Blumar Seafoods.**

El señor Ramírez expuso con apoyo de la siguiente [presentación](#).

El texto íntegro de su exposición se encuentra [aquí](#).

- **Señor Ricardo López Nualart, representante de Salmón Chile A.G. Araucanía.**

El señor López expuso con el apoyo de la siguiente [presentación](#).
El texto íntegro de su exposición se encuentra [aquí](#).

- **Señor Milton Pedraza García, Director Zonal de Pesca.**

El texto íntegro de su exposición se encuentra [aquí](#).

- **Señora Ana María Fernández, Directora (S) Regional de Sernapesca Biobío.**

El texto íntegro de su exposición se encuentra [aquí](#).

* 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=77248>, 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.- Oficiar al Fiscal Nacional del Ministerio Público, con el objeto de sugerir que tenga a bien la designación de un fiscal exclusivo para la investigación de delitos de robo y hurto de salmones en las regiones que indica.

2.- Oficiar al Ministro de Obras Públicas solicitando sus buenos oficios para acelerar el proceso de entrega de información de tránsito de vehículos que

transitan por carreteras concesionadas en el contexto de las investigaciones por delitos de robo y hurto de salmones en las regiones que indica.

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 la 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 12:25 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 10^a, celebrada en jueves 21 de marzo de 2024, en Concepción, Región del Biobío, de 10:05 a 12:25 horas.

Preside el diputado señor Mauro González.

Asisten las diputadas señoras María Candelaria Acevedo y Clara Sagardía y el diputado señor Roberto Arroyo. El diputado Leonidas Romero participó en representación del diputado Bernardo Berger.

Concurren, en calidad de invitados, la delegada presidencial de la Región de Biobío, señora Daniela Dresdner Vicencio; el jefe de Zona de Carabineros de Chile de la Región del Biobío, general César Bobadilla Pinilla, acompañado del teniente, señor Jorge Muñoz San Martín; el jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío, prefecto inspector, señor Hugo Haeger Bórquez; el gerente de la División Logística de la empresa Camanchaca S.A., señor Luis Antonio Ramírez Arrieta; el gerente de Logística de la empresa Blumar Seafoods, señor Marcelo Álvarez Sotomayor; en representación de SalmonChile, el señor Ricardo López; el director zonal de Pesca de las regiones de Ñuble y Biobío, señor Milton Pedraza García y la directora regional (s) Sernapesca Biobío, señora Ana María Fernández.

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.

Damos inicio a la 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 el trabajo en la zona centro-sur del país.

Mi nombre es Mauro González Villarroel, soy diputado del distrito N° 26 y Presidente titular de esta comisión especial investigadora, que está llegando a su última etapa, recopilando todos los antecedentes necesarios para elaborar nuestras conclusiones.

Hoy, con mucha satisfacción, estamos cumpliendo parte de nuestro programa, que consideró realizar algunas visitas a regiones. La semana pasada estuvimos en Puerto Montt, Región de Los Lagos, y hoy en Concepción, Región del Biobío.

Muchas gracias por el recibimiento. Del mismo modo, agradezco a los diputados que han preparado esta importante sesión.

Saludo a la diputada Clara Sagardía y a los diputados Roberto Arroyo y Leonidas Romero.

Es fundamental seguir avanzando en esta comisión, y para eso, hemos recopilado muchos antecedentes relevantes para esta comisión.

El tema que nos convoca es un acto vinculado al crimen organizado, que comprende efectos millonarios, sociales, laborales y, sobre todo, efectos sanitarios muy graves para el país, que no solo han afectado a la industria o al mundo laboral vinculado a la industria de la salmonicultura, sino que también al transporte de carga terrestre en relación con

lo que está ocurriendo en nuestras carreteras.

En ese contexto, hemos levantado antecedentes de mucha relevancia en el territorio que abarcan varias aristas; sin embargo, hoy, queremos enfocarnos especialmente en lo que ocurre acá, en la Región del Biobío.

La presente sesión tiene el propósito de recibir a los invitados propuestos por lo miembros de la comisión.

Le doy la bienvenida a la delegada presidencial de la Región del Biobío, señora Daniela Dresdner.

Tiene usted la palabra.

La señora **DRESDNER**, doña Daniela (delegada presidencial Región del Biobío).- Señor Presidente, primero que todo, agradezco que la comisión se haga presente en la Región del Biobío. Apreciamos profundamente que todos ustedes se hayan movilizado para estar acá hoy, porque lo que nos convoca es un problema que nos afecta a todas y todos; por lo tanto, contar con instancias como esta es de alta importancia.

Como ustedes bien saben, tenemos algunos otros problemas en la Región del Biobío en este momento, por eso pedí que me dieran un momento al inicio de la sesión, para saludarles y para comentarles algunas cosas, porque luego debo retirarme.

Hay algunas cosas que nos parecen interesantes. Primero, que desde que iniciamos el Consejo contra el Crimen Organizado, este delito en la Región del Biobío ha sido priorizado. Le llamamos robo de camiones de alto tonelaje, porque, si bien el robo más importante dentro de esos camiones es el de salmón, hay otros productos que transitan de la misma manera y son productos de esos robos.

En ese sentido, quiero contarles que desde que se inició el trabajo con el Consejo contra el Crimen Organizado se han realizado distintas fiscalizaciones conjuntas entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Salud, el Sernapesca, el Servicio de Impuestos Internos y las concesionarias, además, desde luego, con las

policías acá presentes, y, en los casos de las zonas con estado de excepción, se puede sumar gente de las Fuerzas Armadas.

Dentro de algunos procedimientos destacados, en términos de números, que les puedo comentar -porque, luego, el general y el prefecto inspector, probablemente, señalarán más detalles sobre esto-, es que hemos tenido 514 procesos de fiscalización durante 2023, lo que conlleva un alza del 21 por ciento de los detenidos en comparación con 2022. Hubo 4,3 toneladas de salmón decomisadas, con un avalúo de 130 millones de pesos, en un procedimiento de este estilo, y, además, un descenso de las denuncias.

En el caso de muchos delitos, la disminución de las denuncias no necesariamente quiere decir que haya un descenso de los mismos, porque la gente podría estar subdenunciando. Pero, en el caso del robo de camiones de alto tonelaje, creemos que eso se debe a una baja de ese delito. Este tipo de robos, que son muy millonarios, -o sea, implican una gran cantidad de dinero-, normalmente son denunciados; por eso, el que haya un descenso del 51 por ciento de las denuncias, lo atribuimos a que ha habido una menor cantidad de delito.

Ahora bien, todo esto ha requerido un esfuerzo bastante importante de las policías y de los distintos servicios para generar estos procedimientos.

En cada una de las provincias tenemos definidos cuáles son los puntos de fiscalización, los cuales obedecen a procesos de fiscalización constantes.

Les voy a dar un solo ejemplo, para que entiendan un poco la magnitud. Entre septiembre y diciembre de 2023, solo en la provincia del Biobío, donde más se presenta este delito, hubo 268 controles o puntos de fiscalización, y a propósito de esos controles, se hace el decomiso de 130 millones de pesos.

En la provincia de Concepción hubo 158 procedimientos de

fiscalización y en la provincia de Arauco, 88, en ese mismo período.

Adicionalmente, se suman las fiscalizaciones que se hacen al comercio. Tenemos dos puntos. El punto de tránsito de los camiones, circunstancia en la cual las personas que roban camiones transitan con los productos robados, y, por lo tanto, un punto de fiscalización tiene que ver con las carreteras. Sin embargo, hay otro punto de fiscalización que tiene que ver con los lugares de venta. Eso también es muy importante para ir identificando los lugares de venta y los productos que se venden con ocasión de un robo. En ese sentido, se realiza una serie de fiscalizaciones a los comercios asociados al producto, en las cuales también ha habido decomisos involucrados. Eso, a nivel muy general.

Además, hay algunos temas en los cuales se está avanzando, pero que aún están pendientes, como la instalación de cámaras en la ruta 160, que une Concepción con Arauco. Por esa ruta transitan camiones, aunque la mayor proporción no es del tipo que hablamos.

En la ruta 5, por donde efectivamente transita la mayor cantidad de camiones, ya está en marcha un proceso de instalación de cámaras en todo el trayecto más complejo, que comprende desde Los Ángeles hasta Cabrero. Se está trabajando en ese proceso de instalación de cámaras, que también pueden ayudar en esta materia, junto con portales de lectura de placas patente.

En síntesis, ese es un poco del trabajo que se está haciendo en la Región del Biobío respecto del robo de salmones, y los avances que hemos visto.

De todas maneras, quiero dejar superclaro que este no es un robo sencillo de pesquisar, porque se realiza con mucha preparación; o sea, las personas que cometen esos robos tienen una preparación muy específica y profunda. Como indicó el señor Presidente, es una actividad que es parte del crimen

organizado y eso es lo que genera la complejidad de pesquisarlo en el momento en que se está cometiendo el delito.

Reitero, además de todos los esfuerzos que se están haciendo dentro del Comité Contra el Crimen Organizado, existe un montón de brechas asociadas a la necesidad de perseguir mejor el delito, las cuales se están cubriendo paulatinamente.

Muchas gracias por procurarnos este espacio de conversación. Del mismo modo, agradezco la presencia de los diputados y las diputadas que hoy nos acompañan.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Muchas gracias a usted, delegada.

Aprovecho la oportunidad para saludar a la diputada María Candelaria Acevedo, quien se ha integrado a la sesión, como también al equipo de Secretaría de la Cámara de Diputados, encabezado por el señor Mathías Lindhorst, abogado Secretario, y a don Fernando García, abogado ayudante.

No sé si alguien quiere formularle alguna consulta a la señora delegada.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra la diputada Clara Sagardía.

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a los integrantes de la comisión y a todos los invitados presentes.

En cuanto a la exposición de la delegada presidencial, me parece que nos da un panorama bastante general de la situación. Poco a poco se irán afinando los detalles, con las diferentes instituciones. Asimismo, quiero agradecer que haya aceptado la invitación que le extendimos para este efecto.

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

Ofrezco la palabra.

Señora delegada, muchas gracias por su asistencia. Entiendo que debe cumplir con una agenda muy importante hoy, así que la dejamos en libertad de acción.

Muchas gracias.

También, agradezco la presencia del jefe de Zona de Carabineros de la Región del Biobío, general César Bobadilla.

Asimismo, saludo al jefe regional de la PDI de la Región del Biobío, prefecto inspector señor Hugo Haeger.

La idea es que todos los presentes puedan hacer uso de la palabra por alrededor de 10 o 12 minutos cada uno, para que luego los parlamentarios podamos hacer nuestras consultas y aclarar algunos puntos.

Tiene la palabra la diputada María Candelaria Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, les doy las gracias a nuestros invitados por estar presentes en esta comisión investigadora.

Del mismo modo, informo que solo estaré presente hasta las 11:00 horas, por asuntos que tienen que ver con la contingencia que existe respecto de la compañía siderúrgica Huachipato. Quería expresar esta situación, como diputada de ese distrito. Por supuesto, también me compete Talcahuano, lugar donde están ocurriendo los hechos asociados con dicha empresa.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señora diputada, se entiende.

Tiene la palabra el general César Bobadilla, para que nos haga algunos comentarios al tenor del mandato de la comisión.

El señor **BOBADILLA** (general de Carabineros, jefe zona Región del Biobío).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a las diputadas y los diputados presentes y, por cierto, también a los invitados especiales de esta comisión.

De igual modo, agradezco por la invitación y por darme este espacio para participar en esta hermosa Región del Biobío.

Como jefe de zona, quiero contarles que asumí el mando, en la Región del Biobío, en octubre de 2022, proveniente de la de la macrozona sur. Por lo tanto, hay una continuidad de hechos muy parecidos que ocurren en la región y que afectan principalmente al transporte de carga.

En ese contexto, atendiendo el objeto de esta comisión, he estimado pertinente dar a conocer de manera transversal algunas situaciones puntuales que afectan a los camiones de alto tonelaje, principalmente a los que transporta carga de salmones, y hacer un diagnóstico rápido, conforme al tiempo que se me ha concedido, a fin de ilustrar a todos los presentes sobre la realidad que se ha vivido en la zona durante los últimos tres años, con ocasión de la ocurrencia de este delito.

Un gran porcentaje de las denuncias o de los casos policiales que ocurren a nivel nacional -alrededor del 95 por ciento- son de conocimiento de Carabineros de Chile. Es la primera institución receptora de denuncias de casos policiales y, por cierto, también la Policía de Investigaciones, el Ministerio Público y los tribunales de justicia. En ese contexto, la base de datos no es menor y nos permite, de alguna manera, graficar la realidad en torno a esta materia y a otras situaciones puntuales.

Muy rápidamente, como se aprecia en la lámina, quiero contarles que, una vez levantada esta información desde 2021 a 2024, pudimos observar 195 casos policiales, asociados a diferentes delitos que afectan a los camiones de alto tonelaje con carga de salmones. En ese orden, quiero señalarles que, en 2023, que se presenta como el año de mayor incidencia, se registraron 82 casos, traducándose en un incremento del 95,2 por ciento, en comparación con el año 2022. A modo de referencia, durante este año -2024- hasta el 19 de marzo, ya llevábamos 27 casos. Por lo tanto, si comparamos los últimos cuatro años, 2023 se presenta como el

de mayor ocurrencia de casos.

En cuanto a la distribución de los casos, señalé que lo quería ver de manera transversal, porque ustedes pueden ver en su pantalla desde el extremo norte hasta el extremo sur. Por lo tanto, puedo referir que, principalmente, en la región que conforma la macrozona sur, o la denominada macrozona sur -que abarca principalmente a las regiones del Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos-, es donde se concentra la mayor cantidad de casos, con un 72 por ciento del total; es decir, de los casos que les señalé, 141 de ellos se registran en las regiones del Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, y en menor medida, pero no menos importante, en las otras regiones, como en la Metropolitana, Ñuble, Libertador General Bernardo O'Higgins, conforme al detalle que ustedes ven en la lámina.

En ese orden, considerando las regiones señaladas, puedo afirmar, sin duda, que las comunas con mayor registro de casos, una vez analizados, son Cabrero, Los Ángeles y Talcahuano, en la Región del Biobío; Puerto Montt, en la Región de Los Lagos, y Loncoche, en la Región de La Araucanía, por la cantidad de casos que ustedes pueden apreciar en la lámina.

Ahora bien, hay que hacer una distinción en cuanto al tipo de delito asociado, porque podemos encontrar diferentes tipos de delitos que afectan a la materia en estudio. De los 195 casos policiales, el 77,4 por ciento -es decir, 151 casos- corresponde derechamente a robo en sus distintas modalidades y, en menor medida, a hurtos y a los otros delitos que ustedes ven en la lámina; o sea, el 77,4 por ciento, la mayor cantidad de delitos, está asociado a robos respecto de esta materia.

Con base en lo anteriormente descrito, derechamente, podemos definir esto sobre la base de los datos que nosotros recibimos. Aunque, tal como señaló nuestra delegada

presidencial, hay muchos casos que no son denunciados y derechamente pasan a formar parte de la cifra negra, al igual que otros delitos sobre los cuales, por lo menos nosotros, no tomamos conocimiento, no se denunciaron o derechamente los denunciaron en la Policía de Investigaciones o en la fiscalía directamente.

Por eso, señalé, en primera instancia, que nosotros, como institución, somos receptores de cerca del 95 por ciento de los casos policiales, lo cual es una muestra no menor.

Puedo señalar también que durante los años en estudio hay más de un millón de kilos sustraídos. Sé que esto es un dineral, hay todo un negocio detrás, que, de alguna forma, es millonario. Solo como referencia, 2023 sigue siendo el año con mayor incidencia y con mayor carga sustraída; refleja, obviamente, la mayor pérdida.

Ahora bien, cuando analizamos el lugar de ocurrencia respecto de los casos señalados, estos se registran principalmente en los camiones. La delegada también hizo referencia a esto, porque no solamente sucede en los camiones, también afecta a las plantas, a las empresas de destino y a los lugares de venta.

Entonces, principalmente los camiones son los más afectados y representan el 61 por ciento, con 119 casos. También resultan afectados: bodegas, locales comerciales, empresas salmoneras, vehículos frigoríficos, etcétera, conforme a los cuadros que ustedes pueden ver.

Por cierto, señor Presidente, le voy a hacer entrega de una copia del documento que estamos presentando.

Quiero dar un dato importantísimo respecto de los camiones de transporte de salmónes. En 2023 se registraron 54 casos con participación de estos, lo que implicó un incremento de 74,2 por ciento respecto del año 2022. Hasta marzo de 2024 ya van 12 casos.

Aquí debemos considerar un contexto delictual,

principalmente. ¿Cuál es el *modus operandi*? Ayer veía en las noticias un procedimiento de Carabineros, en el cual los camiones pasaban a un servicentro X en La Serena -no sé si ustedes lo vieron-. Generalmente, no se extorsiona, sino que el principal *modus operandi* que utilizan los delincuentes es el corte del sello de seguridad que trae el transporte de carga. De alguna manera, dentro de lo malo, eso es lo mejor, porque no se produce intimidación con arma de fuego y no hay agresión a los conductores.

Por lo tanto, en 2023 hubo 30 casos relacionados con cortes de sello de seguridad, y en 2022, 3 casos, a diferencia de la intimidación al conductor, que es más peligrosa, pues se pone en riesgo la vida y la integridad física del mismo.

En 2022 había más intimidación, más amenaza, más agresión a los conductores, con 28 casos. Por lo tanto, baja la amenaza directa al conductor y sube el corte de sellos de seguridad, que se instalan en cada camión. Vamos a tener que reforzar el sistema de seguridad de los camiones, pero ese es un indicador de cómo están operando los delincuentes.

No recuerdo si les señalé o lo tengo más adelante, pero el corte de sello se da, principalmente, cuando el camión no está en movimiento, y ese es un tema que seguramente preocupa a la comisión, a la empresa y al gremio. Ocurre cuando el camión está estacionado, cuando el conductor está descansando. Es entonces cuando podemos entrar a analizar si contamos con lugares seguros y si tenemos la cantidad apropiada de lugares para el descanso de los camioneros.

En relación con la región de ocurrencia en la que se desarrollan los casos policiales con participación de camiones, un 69 por ciento; es decir, 82 casos -y con esto acotando un poco más la cifra- se concentran en las regiones del Biobío, La Araucanía y Los Ríos, derechamente.

Empezamos por lo general, como se aprecia en la lámina, y vamos bajando a las regiones. Por algo estamos sesionando en

la Región del Biobío.

En ese sentido, en los casos ocurridos en las regiones del Biobío, La Araucanía y Los Ríos durante 2023, se determina que, en 22 casos -lo que equivale al 52,4 por ciento, hablando de números-, derechamente, ocurren en la ruta 5 Sur. O sea, vamos acotando la cifra. Por eso, conversamos, en su oportunidad, con las autoridades regionales sobre qué medidas podemos implementar, a lo mejor potenciar el tema de la instalación de cámaras de seguridad, establecer lugares de descanso, aumentar la fiscalización focalizada por parte de las policías, etcétera.

Por otro lado, en relación con los detenidos. Entre 2021 y 2024, de los casos policiales registrados, el 13,3 por ciento corresponde a casos con detenidos, lo cual no necesariamente significa que hay 26 detenidos; o sea, un caso puede tener más detenidos, y en este caso así lo es, porque hay 34 personas que han sido detenidas en torno a esta materia.

Hay una descripción de los delitos, y la mayor cantidad de casos con detención y detenidos se registró en 2023, donde potenciamos los controles vehiculares en los sectores más afectados: ruta Cabrero-Concepción y ruta 5 Sur.

Asimismo, tenemos muy buena relación con el gremio del transporte. Tenemos reuniones constantes con ellos y con los jefes de zona de las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, para tratar esta materia. De hecho, tal como lo señaló la delegada regional, en la mesa contra el crimen organizado se priorizaron algunos delitos, entre los cuales está el robo de camión de alto tonelaje, porque cada región -yo vengo de La Araucanía-, de alguna u otra forma, prioriza sus delitos conforme a su realidad. En La Araucanía está el tema agroalimentario, por las cosechas, y dos delitos más.

Entonces, sugerí, y la mesa lo acogió, que este delito, el del robo de camión de alto tonelaje -podría ser también una

forma no la solución, pero por lo menos servirá para abordarlo de manera transversal-, fuera priorizado también en otras regiones; a mi entender, no solo la Región del Biobío puede priorizar este delito y trabajarlo derechamente. Si se está priorizando en La Araucanía, en Los Lagos y en Los Ríos quedamos con varios kilómetros de desprotección, sin realizar acciones concretas en torno a este delito.

Nos reunimos con Freddy Martínez, presidente de la Fedecam -no recuerdo quién más estuvo en esa reunión- y lo conversamos. Creo que es un delito complejo el que tenemos que trabajar. Las cifras nos indican que algo está pasando y que hay mucha plata en pérdidas. Si bien cambió el *modus operandi*, las ganancias siguen.

Por lo tanto, a mi entender, no solamente debemos priorizar el delito en la Región del Biobío, porque sabemos que los camiones salen de la Región de Los Lagos y el destino puede ser la Región del Biobío, a través de los puertos, o directamente Santiago, pero hay cuatro regiones entremedio por donde diariamente se ven transitar camiones de alto tonelaje.

Así las cosas, una propuesta es que los gobiernos o las autoridades regionales de Los Lagos, Los Ríos y La Araucanía también prioricen este delito, para trabajarlo de alguna manera. Tal como señalaba nuestra delegada, es una intensa labor y nosotros estamos trabajando en la materia.

Como dije, asumí el cargo en octubre de 2022 y necesariamente tuvimos que hacer un diagnóstico de los principales delitos que afectan a la región, independientemente de los casos de violencia rural que tenemos en Arauco y Alto Biobío. Allí, tenemos esta realidad de los camiones de alto tonelaje que transitan por la ruta. Por lo tanto, debemos potenciar, georreferenciar ese dato y realizar, de una u otra forma, una prevención, no solamente

con presencia, sino con fiscalización, con controles, detención e investigación.

En ese orden, sin duda, potenciamos mucho el control y los patrullajes preventivos en ruta, no tan solo los patrullajes que hacemos con la Armada, en Arauco, y con el Ejército, en la provincia del Biobío, sino que, también, de manera independiente y con otros servicios. Por consiguiente, indudablemente, se potenció la cantidad de controles en esta materia. Hay incautaciones que bordean los 44.000 kilos de salmón, que fueron incautados en las diferentes regiones.

A mi entender, el año 2023 se evidencia como el más complejo en esta materia. No sé si aumentó la cantidad de camiones que transitan por la ruta o las exportaciones fueron mayores, pero se observa que, respecto del delito de robo, en todas sus especies, los más afectados son los camiones, donde ocurre el delito. Como se dijo, hay otros lugares donde puede ocurrir este delito, pero, insisto, el dato nos indica que Biobío, La Araucanía y Los Ríos son las regiones que concentran la mayor cantidad de casos.

Por consiguiente, este debería ser un delito priorizado, no solamente en la Región del Biobío, sino también en las regiones anexas, porque así lo indican los números. No podemos solo reaccionar, por el contrario, debemos accionar de manera oportuna en torno a la realidad. El dato está.

Enseguida, lo que ven en la imagen se levanta con base en los datos que tenemos. Claramente, la concentración de casos policiales, asociados a esta materia, la tenemos, en mayor medida, en Biobío, en Loncoche, en La Araucanía, en Coronel, etcétera. Esa información lo indica todo; nuestros esfuerzos y todos nuestros cursos de acción tienen que estar orientados a prevenir. El dato ya lo tenemos.

En materia investigativa, como Carabineros, no tenemos focos delictivos en los que estemos trabajando o esclareciendo alguno de ellos, más allá de una instrucción

particular que nos dieron por unos robos ocurridos en Cabrero y en Penco, pero fue una instrucción particular para conectarla con un dato.

Con todo, insisto, nosotros, como policías, Carabineros de Chile, no tenemos órdenes de investigar ni estamos trabajando en un foco investigativo en torno a esta materia. Desconozco si lo está haciendo el Ministerio Público con la Policía de Investigaciones.

En todo caso, quise ilustrarlos respecto del tema y de lo que estamos haciendo como policía.

Eso, señor Presidente.

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

Tiene la palabra el diputado Leonidas Romero.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Señor Presidente, fue bastante extensa y completa la información que nos entregó el general.

Se habla de robo del producto, de lo que se transporta, de los salmones, que es el caso que investiga esta comisión, pero, ¿hay casos en los cuales también se roban el camión?

De ser así, ¿cuántos casos hay y qué ocurre con eso? ¿Se logran recuperar?

El señor **BOBADILLA** (general de Carabineros, jefe zona Región del Biobío).- Señor diputado, no estaba el dato en la exposición, pero sé que lo tengo.

Puedo aportar que el día con más incidencia es el jueves, con un 26 por ciento, y el horario con más incidencia es entre las 04:00 y las 07:59 horas. Ese el rango horario con más incidencia de casos policiales. Con base en eso generamos acciones preventivas. No sacamos nada con patrullar al mediodía, porque ese patrullaje no va a prevenir el robo de alto tonelaje, porque ese tipo de camiones transitan principalmente en la noche.

Es complejo el tema, señor diputado, porque nosotros nos

enteramos muy tarde de la denuncia. El *modus operandi*, en 2022, fue más con intimidación, con agresión y hubo un secuestro también. Me explico: el conductor fue detenido, por diferentes motivos, en Loncoche, o en San José de la Mariquina, a las 4 de la mañana. Nos enteramos de esa denuncia al día siguiente o en horas de la tarde del mismo día. Habiendo transcurrido ya doce o catorce horas del hecho.

Efectivamente, en el caso del conductor se lo llevan, lo traspasan a otro vehículo, se llevan el camión, traspasan la carga -porque tienen todo un aparataje logístico para hacer el traslado; no sé cuántas toneladas serán en un camión- y el camión queda botado.

A su tiempo, lo analizamos con la delegada y no es que haya una o dos personas involucradas, se utilizan vehículos, vehículos de carga. No se puede transportar toneladas de salmón a una camioneta, deben tener un camión de carga. Generalmente, los camiones quedan botados en el lugar y se roban el acoplado -no sé si está bien dicho, técnicamente-, y después de que hacen el trasvasije de la carga, se encuentra el acoplado.

Lo más complicado de este delito es el horario de ocurrencia, porque recién estamos tomando conocimiento de él entre 12 y 18 horas después de ocurrido el hecho. Eso, por el *modus operandi*. Ahora, si se fijan, ya no hay tanta intimidación, no hay tanta agresión y, por cierto, ha baja el riesgo hacia los conductores.

Por lo tanto, el delito no es fácil de perseguir, porque no tenemos ese dato *in situ* para gestionar entre La Araucanía, Biobío y Los Ríos. Aunque sí tenemos un despliegue policial no menor en la ruta, por diferentes contingencias que afectan a la macrozona.

Entonces, tenemos una capacidad de reacción, pero el tiempo, desde que ocurre el hecho hasta que tomamos conocimiento, generalmente se dilata, por el *modus operandi*

que se utiliza.

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

Tiene la palabra la diputada Clara Sagardía.

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Señor Presidente, saludo al general Bobadilla.

La delegada dijo que han colocado cámaras desde Los Ángeles hasta Cabrero. ¿Están funcionando? ¿Han servido para la investigación o todavía no hay resultados?

Gracias.

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

El señor **BOBADILLA** (general de Carabineros, jefe zona Región del Biobío).- Señor Presidente, sin duda las cámaras, de alguna forma, son inhibitoras para la ocurrencia de delitos. Pero eso no viene al caso. Yo estuve mucho tiempo en La Araucanía, en diferentes cargos, en diferentes grados, y en la ruta de La Araucanía hay muchas cámaras, y así como yo sé dónde están las cámaras, los delincuentes también lo saben. Por lo tanto, si bien podrían inhibir, no lo hacen ciento por ciento.

Ahora, las cámaras juegan un rol fundamental cuando trabajamos en el área investigativa, principalmente en cuanto a la recopilación de evidencia, porque podemos hacer un seguimiento desde la cámara 1 hasta la 50 para definir por dónde entraron los sujetos con sus vehículos, por dónde salieron y en qué dirección. A veces, respecto del tema de las cámaras, no hay una conexión a nivel país. O sea, yo, derechamente, no estoy observando lo que pasa en La Araucanía, y podría decir que no es mi área de responsabilidad, pero en la actualidad la mirada debería ser más integral.

Señor Presidente, disculpe que me salga del tema, pero si usted va a Concepción se dará cuenta de que no es la misma

ciudad que era hace 20 o 30 años. Hoy están conectados Hualpén-Talcahuano, Penco-Tomé, Chiguayante-Hualqui, San Pedro-Coronel-Lota; es decir, ahora sí vemos que es un Gran Concepción.

Por lo tanto, debemos tener en línea todas esas comunas, y lo mismo debería pasar si lo llevo a la Ruta 5 Sur. Tal como usted señala, debería haber un gran centro de monitoreo que, solo con un clic, permita traspasar la información *in situ*. Sin duda, eso nos haría prevenir, o por lo menos inhibir, su accionar. Ahora, ¿qué tan efectivo podría ser para la parte investigativa? Lo sería, indudablemente, para la recopilación de evidencias.

Ahora bien, respecto de cuántos han sido efectivamente, Como señalé, no tengo causas u órdenes de investigar en torno a esta materia y desconozco si la PDI las tiene. Sé que son buenos para recopilar evidencias, pero no sé qué tan efectivas han sido para este tipo de hechos.

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

Tiene la palabra la diputada María Candelaria Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero consultarle al general Bobadilla lo siguiente. Me parece que usted habló de 22 casos en los cuales hay evidencias de robo con detenciones. ¿Cuál de todas esas causas o de esas detenciones ha sido llevada a tribunales y cuántas han llevado a cabo hasta el final?

Por otra parte, no sé si le compete o no, pero le quiero consultar sobre el gremio de los transportistas, en cuanto a si hay alguna evidencia o si ellos mismos han hecho las denuncias cuando les han robado la mercadería. ¿Ustedes saben cuántos son los camiones que se han robado? Porque eso tiene que ver con cuántas denuncias han presentado los transportistas respecto del robo de camiones, porque si no hay una constatación respecto de ello, no vamos a saber

tampoco cuál es la similitud que hay entre esas dos cosas. Insisto, no sé si le compete o no, general, pero, si no es así, a lo mejor nuestro invitado de la PDI nos puede ilustrar.

Podríamos haber invitado a algún fiscal que lleve los casos respecto de este tipo de cuestiones; no sé si habrá alguien por parte de la fiscalía, pero habría sido bueno haber invitado a alguien. ¿Se realizó alguna invitación en ese sentido, señor Presidente?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Sí, diputada, fue invitada la fiscal regional del Biobío, señora Marcela Cartagena, pero se excusó de asistir a esa jornada.

General, le pido que le responda a la diputada Acevedo. Después le voy a otorgar el uso de la palabra al representante de la Policía de Investigaciones de Chile.

El señor **BOBADILLA** (general de Carabineros, jefe zona Región del Biobío).- Señor Presidente, el tema de la persecución penal es complejo. Sin duda, uno esperaría que la gran mayoría de estas personas que están detenidas, tanto por Carabineros como por la Policía de Investigaciones, que generalmente presentan antecedentes, estén en prisión preventiva al menos. Sé y le puedo asegurar que, en nuestros procedimientos, la gran mayoría de los detenidos no han quedado apercibidos por el artículo 26, pero, por lo menos, pasan a control de detención. Es decir, al día siguiente se controla su detención, pero no tengo el dato, señora diputada, sobre si están en prisión preventiva o si ya están con condena o sentencia porque, en nuestro caso, la cantidad de detenidos es poca. O sea, no deja de ser menor, pero no sé cuántos detenidos tiene la PDI.

Respecto de la persecución penal, quien, efectivamente, nos podría orientar más sería un fiscal que lleve la causa, para saber si está como un foco investigativo. Es decir, se juntaron muchas causas o todas las concentramos en un solo

foco.

Ahora bien, las denuncias -sobre lo que usted consultó- son esenciales. O sea, podemos demorarnos en tomar conocimiento, pero se sabe muy bien cuando el camión dejó de acelerar o de mantener una velocidad; se sabe muy bien cuando el conductor se detuvo en determinado espacio, donde no tendría por qué haberse detenido, y ese es un tema no menor, señor Presidente.

En su momento, conversé con Freddy Martínez y con alguien más -no recuerdo quién fue a esa reunión, pero tengo la fecha-, porque esa interacción entre el gremio y nosotros es fundamental. Por eso, la importancia de que este delito sea visto por las autoridades regionales de manera transversal, porque, si ustedes me preguntan, no sé cuántos camiones salen con salmón desde Puerto Montt o desde Chiloé, ni sé cuál es el horario punta de las salidas de esos camiones.

Entonces, es muy clara la información; se sabe que los controlan por GPS y que, si el conductor paró en Loncoche, no debiera estar más allá de diez minutos, etcétera. Tienen clarito cuándo dejaron de recibir señal. Por lo tanto, hay mucha información valiosa que podría ser mejor utilizada.

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

También tengo algunas consultas, pero las voy a hacer después, cuando haya escuchado al jefe regional de la Policía de Investigaciones de la Región del Biobío, prefecto inspector, señor Hugo Haeger.

Tiene la palabra, señor Haeger.

El señor **HAEGER** (prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío).- Señor Presidente, buenos días, a usted y a los estimados diputados e invitados.

Soy el prefecto inspector Hugo Haeger, jefe regional de la Policía de Investigaciones en el Biobío, desde noviembre

recién pasado.

Respecto de lo que nos convoca, y considerando las exposiciones anteriores, quiero señalar que, desde nuestro punto de vista, de lo que nos compete en la investigación criminal de los delitos, a veces no tenemos conocimiento de todas las denuncias que ingresan al sistema por esta modalidad. No obstante, nuestra retroalimentación son los decretos de investigar, que emanan de las diferentes fiscalías de la región.

En ese sentido, quiero comentar que, desde el año 2020, empezamos a visualizar este fenómeno, principalmente en la Provincia de Biobío, y, considerando que se venía repitiendo este tipo de *modus operandi* en la provincia, se hizo un estudio, un análisis de los casos que estábamos teniendo, y se agruparon varios de los delitos que tenían la misma forma de operar.

Con esos antecedentes se dio a conocer al Ministerio Público el fenómeno al que nos estábamos enfrentando y, a través del Sacfi (Sistema de Análisis Criminal y Focos Investigativos) de la fiscalía, que agrupa estos fenómenos criminales, se decretó un foco criminal que abarcaba diferentes delitos ocurridos bajo la misma forma; se creó un equipo investigativo especial para enfrentar este fenómeno, a través del que se detecta, entre el año 2020 y 2021, a través de las diferentes técnicas investigativas, la operación en la región de una organización que estaba integrada por más 15 o 20 personas provenientes, tanto de la Región Metropolitana como de la del Biobío.

¿Cuál es el *modus operandi*? En conocimiento de que los camiones cargados con salmones salían desde Puerto Montt, estas organizaciones iniciaban "su trabajo" desde la misma Región de Los Lagos, con un seguimiento a distancia hasta Mulchén-Cabrero, aproximadamente, y en esa zona se producía la interceptación del camión, el robo con intimidación, se

apropiaban del vehículo, retenían al conductor, y el vehículo era trasladado a un predio agrícola, cercano a la zona.

En ese predio, esperaban 3 o 4 camiones tipo tres cuartos y se producía la descarga de la mercadería para, posteriormente, redistribuirla. Una parte importante quedaba en la Región del Biobío -en la Vega Monumental o en el puerto de Talcahuano-, mientras que la mitad iba rumbo a Santiago, en nuevos vehículos, que eran legales; en algunos casos, con facturas ideológicamente falsas, para hacer la receptación correspondiente de la venta del producto de origen ilícito.

Otra modalidad que encontramos consiste en que, en el trayecto de Puerto Montt a la región, una integrante femenina de la organización hace dedo al camionero, sube al camión y, llegando a la zona, se produce la interceptación, tras lo cual se repite el *modus operandi* descrito.

Otra modalidad detectada: a este camión, que era un camión rampla, lo esperaban en el lugar de la interceptación con otro camión choco; el conductor del choco -uno de los delincuentes- se hacía cargo del camión rampla, y continuaba rumbo al norte.

Bueno, con todos estos antecedentes y considerando la investigación, los seguimientos, los tráficos telefónicos y la posición de los delincuentes en el sector, se hizo una investigación bien acabada y, finalmente, logramos detener, el 2021, después de prácticamente un año de investigación, a 14 integrantes de esta organización criminal, quienes, gracias a los diferentes medios de prueba pasaron a control de detención, quedaron en prisión preventiva -siguen en prisión preventiva- y están muy próximos al juicio oral.

Desde el punto de vista de la policía, fue un éxito investigativo.

Los medios de prueba ya fueron aportaron al Ministerio Público. En el juicio oral, debiera irnos bien, porque está muy fundamentada la investigación en el tiempo.

Posteriormente a este golpe a la delincuencia, el fenómeno disminuyó, a lo menos en la región, porque la interceptación de camiones no ocurre solo en la región, también se produce más al sur -ahí se redistribuye la mercadería producto de ilícitos-, pero el fenómeno que estaba afectando principalmente a la provincia del Biobío se reduce considerablemente.

Pasado un tiempo, esta modalidad vuelve a surgir y con esos antecedentes, ya el 2022, volvemos a crear un foco con el Ministerio Público.

En la región no teníamos robos de camiones con salmones, pero, desde el punto de vista jurídico, el principio de ejecución se produce fuera de la región. A veces, en estos casos, la fiscalía se declara incompetente, porque el robo con intimidación se produce en la Región de La Araucanía, en la de Los Ríos, y la carpeta investigativa se traslada a otra región.

Sin embargo, nos encontramos con que se cometían delitos que afectaban a camiones con salmones, como también a otro tipo de vehículos de alto tonelaje que trasladan mercaderías de distinta naturaleza, tanto de norte a sur como de sur a norte.

Utilizamos las mismas técnicas investigativas que comenté. Realizamos seguimientos, interceptaciones telefónicas e investigamos los tráficos telefónicos. Acá cobra relevancia el posicionamiento de los imputados en el lugar, a través del análisis de antenas telefónicas, que son un elemento esencial para que podamos posicionar a un sujeto en el lugar del crimen y del delito que estamos investigando.

Nuevamente trabajamos este fenómeno y el 2023 desarticulamos una nueva organización criminal integrada por alrededor de 30 personas, principalmente delincuentes de la zona sur de la Región Metropolitana de Santiago.

La característica es que muchos de ellos tenían domicilio

cerca del Terminal Pesquero Metropolitano, en las comunas de El Bosque y San Ramón, pero algunos otros domicilios en esta región, principalmente, la persona que les arrendaba el predio para hacer el desembarque de los camiones.

Otra vez llevamos a cabo detenciones. Se repitieron las cifras, porque si bien en la investigación teníamos cerca de 30 personas, solo detuvimos a catorce individuos que pasaron a control de detención, quedaron en prisión preventiva por un delito en particular, y hasta hoy están en prisión preventiva.

No obstante, hoy investigamos siete delitos que le estamos imputando a la misma organización. Estamos trabajando en la obtención de la mayor cantidad de medios de prueba para imputarles los delitos a esas personas. Principalmente el juzgado de garantía nos exige el poder de la prueba y en eso estamos trabajando.

Si bien están imputados por un delito, por el cual están en prisión preventiva, hay siete investigaciones adicionales que van en la misma dirección.

Policialmente, sabemos que estos imputados son los autores y tenemos el medio de prueba, pero, a veces, el medio de prueba no es suficiente. Estamos trabajando para reforzar la prueba, a fin de poder formalizar a esta banda por los delitos que estamos investigando.

Durante el 2024, hemos tenido nuevos casos. El último, creo que fue 6 de marzo y también afectó a un camión con salmones.

Actualmente, estamos en el proceso de análisis de los delitos que han ocurrido desde octubre del 2023 hasta hoy para generar un prefoco, como lo denominamos. Estamos analizando todos los delitos de robo a camiones de alto tonelaje víctimas del mismo *modus operandi*, a fin de presentar la información al Ministerio Público para que se decrete un nuevo foco investigativo.

Para ello, el equipo está disponible y tiene la experiencia, pues viene trabajando desde el 2020 y está integrado por detectives de la Brigada de Investigación Criminal de Los Ángeles y también de Cabrero. Tienen la experiencia, saben cómo se manejan estas bandas criminales.

Si bien tenemos órdenes de investigar aisladas, nos interesa que se decrete un foco prontamente, porque a través del foco criminal atacamos el fenómeno; podemos imputarle a una banda más de un delito, ya que, si lo abordamos de manera individual, vamos a imputarle solo un delito y, en ese caso, la pena es baja. En cambio, si le imputamos diversos delitos, podemos configurar la asociación ilícita, que es uno de los delitos que se les imputa a las bandas detenidas anteriormente, y el crimen organizado, que es una nueva figura criminal que está en nuestra jurisdicción.

Estamos trabajando fuertemente y estamos atentos para levantar un nuevo foco, a fin de continuar enfrentando este fenómeno criminal que nos afecta como región y, a la vez, como país.

Eso, a grandes rasgos, lo que puedo decir, señor Presidente.

Quedo atento a las preguntas.

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

Tengo consultas, pero, primero, ofreceré la palabra a los colegas.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra la diputada María Candelaria Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Haeger, usted dijo que hay una nueva arista, lo que denominamos el crimen organizado.

En el marco de la investigación que han realizado y respecto de esta banda que detuvieron, que está entre rejas, ¿han determinado quién es el principal financista de la

comisión de este delito?

Esa es la consulta.

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

Tiene la palabra el señor Hugo Haeger.

El señor **HAEGER** (prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío).- Señor Presidente, por su intermedio, respecto de lo que pregunta la diputada Acevedo, efectivamente, dentro de la organización criminal, determinamos ciertas responsabilidades. Existe un líder, existen financistas, existen personas encargadas de los transportes y hay peonetas, que se preocupan solo de la carga y la descarga de mercadería.

En ese sentido, están determinadas las responsabilidades y ahora es trabajo del Ministerio Público atribuirle ciertas responsabilidades a este imputado bajo la figura de asociación ilícita, que tiene ciertos requisitos en la jurisprudencia y, de acuerdo con los roles que ejecuta cada uno, se hará la imputación o acusación por parte del Ministerio Público.

Pero sí, hemos desarticulado la banda y establecido el rango y la responsabilidad que tenía cada uno de los integrantes de la organización en el delito en particular.

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

Tiene la palabra el diputado Leonidas Romero.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Señor Presidente, por su intermedio, prefecto, en los dos casos, ¿la señora que servía de señuelo está detenida? Y si es así, ¿hay otra mujer que esté sirviendo de señuelo?

Me gustaría saberlo.

El señor **HAEGER** (prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío).- Sí, desde el momento en que se establece que una persona en

particular hace dedo inocentemente, a juicio del camionero.

Sin embargo, en la investigación, a través de los diferentes tráficos telefónicos, se logró determinar que ella era parte de la banda, y al ser parte de la banda, se logra individualizar y detener. Se sube inocentemente al camión, pero la comunicación con los otros se produce vía mensajes, vía llamados telefónicos; y, con el posicionamiento de esta persona en el trayecto, desde donde aborda el camión hasta donde es interceptado, se logra la comunicación y el posicionamiento científico de esta persona en el lugar.

Cabe señalar que la detención y la responsabilidad está atribuida a esa persona. Ahora, el tipo de responsabilidad lo determina el tribunal, si es autor o cómplice, pero ahí cada uno juega un rol particular dentro de la organización.

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

Tiene la palabra la diputada Clara Sagardía.

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Señor Presidente, voy a hacer un enlace entre las dos exposiciones.

En la exposición de la PDI se señaló que este tipo de delitos ha tenido un progreso a partir de 2020 y que como el inicio de la comisión del delito sería en el sur, se envían las carpetas con las denuncias a la jurisdicción primaria, la cual estaría en el sur.

Después, Carabineros se refirió a la falta de interrelación.

Entonces, más que hacer preguntas, voy a hacer un análisis sobre la necesidad de que la macrozona sur tenga más interconexión en todos los aspectos, ya que los une una carretera en común, delitos en común y muchas situaciones en común.

No solo nos llega el problema de La Araucanía, sino también el progreso y todos los males y bienes que esto

conlleva.

Una de las conclusiones de la comisión debería ser poner énfasis en la necesidad de una interrelación; de toda la exposición me surge la idea de la necesidad de tener una fiscalía interterritorial para este tipo de delitos relativos al crimen organizado.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Gracias por su apreciación y reflexión, señora diputada.

Tiene la palabra el señor Hugo Haeger.

El señor **HAEGER** (prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero responderle a la diputada Sagardía.

Efectivamente, si bien hay delitos en los cuales hemos determinado que el principio de ejecución ocurre en otra región, eso no significa que no nos hagamos cargo.

A veces, por la inmediatez, si tomamos conocimiento de que un delito se inicia en la Región de Los Lagos a través de las escuchas telefónicas, trabajamos con nuestros pares de Los Lagos y de Los Ríos. Otras veces, si nosotros no alcanzamos a llegar, que somos de la Región del Biobío, los colegas de Puerto Montt inician el seguimiento, después lo hacen los colegas de Los Ríos y luego los de La Araucanía, es decir, existe una comunicación institucional entre los distintos detectives para darle continuidad a la investigación del delito. Lo mismo pasa de norte a sur; si pasa acá, nos hacemos cargo y se lo entregamos a La Araucanía.

Existe la comunicación, y para ese efecto están nuestras oficinas de análisis criminal, que están interrelacionadas, para ver principalmente este tipo de fenómenos, que son transversales en diferentes zonas del país.

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

Tiene la palabra la diputada Clara Sagardía.

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Señor Presidente, por su intermedio, lo que usted dice está muy bien, hay interconexión en la PDI, pero pareciera que la Fiscalía y el Poder Judicial, los tribunales, son más fijos en su territorio.

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

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Agradezco la aclaración sobre su trabajo, prefecto, y me parece muy bien que haya una interconexión nacional entre la PDI y Carabineros.

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

Tiene la palabra el diputado Leonidas Romero.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Señor Presidente, quiero preguntar algo parecido a lo que le preguntó la diputada Sagardía, ¿cómo se coordinan?

Permítame darle un ejemplo. En el periodo anterior logré conformar una comisión investigadora y denunciar la pesca ilegal de 50 mil toneladas en El Maule, y lo logré porque estaba la voluntad de coordinar del Sernapesca, de Carabineros, de la PDI, de la Fiscalía y del Servicio de Impuestos Internos.

¿Se podría hacer algo parecido acá, si lo están haciendo tanto Carabineros como la Policía de Investigaciones? Porque de forma individual, la verdad es que no llegaríamos a ningún lado.

Después de mucho conversar, insistir y hacerlo público, logré que un fiscal y el Servicio de Impuestos Internos se involucraran. Aquí hay un blanqueo de varios millones de dólares, en el robo de cualquier especie; en este caso particular, de salmones.

Si logramos eso, creo que esto cambiaría.

Agradezco a la Policía de Investigaciones y a Carabineros por el esfuerzo que hacen, pero si no están coordinados, la verdad es que tenemos pocas posibilidades de perseguir y

sancionar a los delincuentes, y enviarles un mensaje claro.

En la Región del Maule había 3.600 toneladas autorizadas, pero pescaron 50 mil durante los últimos cuatro o cinco años, pero cuando la fiscalía y todas las instituciones se coordinaron, la cifra bajó considerablemente, ya no pescan 50 mil, tampoco 3.600 toneladas, sino que diez mil. O sea, logramos parar 40 mil toneladas.

¿Es posible eso? Aquí, tenemos al Sernapesca y a la empresa, creo que podríamos coordinar la sumatoria.

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

Tiene la palabra la diputada María Candelaria Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, podríamos solicitarle al fiscal nacional que la investigación del robo de salmones sea llevada con dedicación exclusiva. ¿Podemos hacerlo?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Diputada, ¿nos puede dar el contexto, por favor, y señalar qué tenemos que hacer, para decidir si oficiamos o no al Ministerio Público?

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, me refiero a que un solo fiscal lleve la causa de los salmones.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- ¿Una solicitud para que se nombre un fiscal exclusivo?

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Una solicitud para que no haya otros fiscales, sino que uno solo se haga cargo de todo lo relacionado con el robo de salmón. ¿Se puede?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Entonces, que se oficie al Ministerio Público, al fiscal nacional, solicitándole el nombramiento de un fiscal exclusivo para la investigación del robo de salmones a nivel nacional.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Exactamente.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Se oficiará en

los términos solicitados por la señora diputada.

Quiero hacer una consulta en relación con el producto, la trazabilidad y el rastreo. Escuché muy atento lo del *modus operandi*, de que asaltan al camión, se lo llevan a un predio y ahí hacen la operación. Después, siguen en otros vehículos, llevándose el producto hacia el norte.

Mi pregunta es para Carabineros y también para la Policía de Investigaciones.

Cuando encuentran los salmones, las cajas o los productos, ¿tienen la capacidad de analizar que ese producto tenga trazabilidad? Es decir, ¿pueden saber de dónde viene y hacia dónde va? ¿Pueden hacer un rastreo del producto o en este momento no existe esa posibilidad?

Cuando se encuentra una caja con salmones, ¿se sabe a qué empresa pertenece? ¿Se puede saber su fecha de origen? Me estoy enfocando en la acreditación de origen legal del producto.

Agradecería que pudiera responder las consultas que formularon los parlamentarios.

Gracias.

El señor **HAEGER** (prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío).- Señor Presidente, respecto de ese tema en particular, si nos encontramos con una caja con salmones, quizás no tenemos la trazabilidad; no obstante, si nos encontramos con una carga mayor o con el camión cargado con salmones, sí se puede hacer esa trazabilidad, ya sea por la documentación del camionero, por la entrevista al camionero o por las diferentes instancias que permiten realizar la trazabilidad formal del camionero que sale de Puerto Montt para llegar a Santiago. Pero, a veces, la mercadería, producto del delito, tiene diferentes rumbos. Al hacer el hallazgo de esa mercadería, nos encontramos con el delito de receptación, cuya pena es mucho menor respecto del conjunto de delitos que enfrentamos,

entonces, hay que determinar cuál es la banda criminal que comete el delito y realiza la posterior comercialización de los productos.

Si encontramos una pequeña cantidad de productos, obviamente es difícil hacer la trazabilidad, porque no tenemos cómo determinar el origen.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Por una parte, el general de Carabineros señaló que, lamentablemente, conocen la información muchas horas después y, por otra, entiendo que, cuando se roban el camión, en un par de horas el producto está en los terminales pesqueros de Santiago para comercializarse de manera ilegal. Entonces, cuando ustedes encuentran un camión o tienen conocimiento de un robo de esta naturaleza, ¿existe rapidez para comunicarse, por ejemplo, con sus colegas en Santiago, para advertirles que pongan ojo, ya que al terminal pesquero podrían llegar salmones, producto de un robo?

En definitiva, más allá de la importancia de investigar, capturar y sancionar a quien cometió el delito, ¿existe comunicación para prevenir y evitar que ese producto se comercialice y llegue a la mesa de las familias?

El señor **HAEGER** (prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío).- En ese sentido, si no logramos interceptar el camión antes de que llegue al destino final, sí se produce la comunicación con las unidades de Santiago para proceder a su detención.

Ahora bien, en el mismo sentido de la pregunta formulada por una señora diputada respecto de la participación de otros servicios en el procedimiento, el Ministerio Público dispone que la PDI investigue. Nosotros, en la parte preliminar y por un tema de guardar reserva de la investigación, participamos solos, y vamos haciendo consultas particulares a los diferentes servicios. Pero, una vez que nos enfrentamos al hallazgo final o cuando concluimos la operación, sí

pedimos la cooperación o damos cuenta al Servicio de Impuestos Internos para que haga lo suyo, como también al Sernapesca o al Servicio Agrícola Ganadero cuando corresponda, porque debemos saber qué se va a hacer con esa mercadería; si debe destruirse, una vez que pierde la cadena de frío.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Cuando ya no está en condiciones de ser consumida.

El señor **HAEGER** (prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío).- Por último, en cuanto a la pregunta del diputado Romero sobre los peajes, si bien actualmente hay una buena comunicación con las autopistas, en el tramo de Biobío tenemos una nueva concesionaria china, que se hace cargo del tema, pero demora en la entrega de información. A veces, ocurrido un delito, lo primero que hace el detective es irse a la caseta de peaje para obtener información sobre el tráfico del camión, y a veces vemos la vecindad. ¿Qué es la vecindad? Si en un peaje vemos que un vehículo pasa detrás de un camión y en el segundo peaje pasa el mismo automóvil, podemos asociar ese segundo vehículo a la banda. A veces, tenemos el problema de que ese dato no se entrega de manera inmediata en las rutas de El Bosque y Las Maicas; incluso, pasan semanas sin contar con esa información, lo cual resulta complicado para la investigación.

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

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Señor Presidente, deberíamos oficiar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que se agilice ese trámite, porque, si queremos combatir la delincuencia, cualquier concesionario que venga a nuestro país debe saber que las exigencias son nuestras. Por lo tanto, sugiero que oficiemos a dicha cartera para hacer presente nuestro malestar.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señor diputado, ¿usted se refiere al tema de las concesiones?

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- En particular, a la concesionaria a la que se ha hecho referencia.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Podría ser al MOP.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Perfecto.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- ¿Habría acuerdo para officiar en tal sentido?

Acordado.

Quiero agradecer a Carabineros de Chile y a la Policía de Investigaciones por haber participado en esta comisión. Desde luego, los antecedentes que nos han entregado son muy importantes, ya que tienen una mirada más territorial, más regional, que, a veces, no se alcanza a percibir cuando se ejerce la labor fiscalizadora desde el Congreso Nacional.

El señor **BOBADILLA** (general de Carabineros, jefe zona Región del Biobío).- Señor Presidente, no solo en el caso de los camiones que transportan salmones, sino que también en el contexto general de la prevención de los transportistas, puesto que son miles de camiones los que transitan por la ruta 5 Sur diariamente. Como institución, desde un tiempo a la fecha, dispusimos algunos espacios nuestros para implementar un descanso seguro, principalmente en las tenencias de carreteras. Insisto, trabajé cerca de doce años en La Araucanía, ostenté diferentes grados y créanme que es del todo necesario habilitar de mejor manera más espacios de descanso, pero seguros. Si ustedes pasan por los servicentros, se podrán dar cuenta de que los camiones copan esos lugares, pero ya no son espacios seguros. Por lo tanto, existe la necesidad, que quizás podría abordarse vía concesionaria.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Correcto. Es un tema que se conversó con el director general de

Concesiones del MOP en la última sesión, oportunidad en la cual se mencionó que era vital tener dichos espacios en las rutas.

También se hizo una petición, tanto a los conductores como a los dueños de camiones, en términos de que esos espacios fueran para un descanso seguro. Cuando hablamos de descanso seguro, nos referimos a las condiciones de seguridad, como, por ejemplo, cámaras de televigilancia, sistemas de seguridad, etcétera, para prevenir o tener un efecto disuasivo frente al delito.

El señor **BOBADILLA** (general de Carabineros, jefe zona Región del Biobío).- Señor Presidente, como usted comentó, la mayor acción es cuando el camión, el transporte, no está en movimiento; o sea, detenido.

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

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, primero que todo, quiero agradecer la explicación y la presentación, claras y explicativas, de ambas policías, las cuales resultan importantes para esta investigación.

Esta sesión fue citada, porque la región tiene una necesidad prioritaria de resolver el problema del robo de salmones que existe en la zona. Como ustedes acaban de decir claramente, de los casi 200 asaltos que se producen en total, 60 corresponden solo a nuestra región. Es un porcentaje importante, que no podemos pasar por alto.

En este caso, hay dos situaciones que agravan lo ocurrido, como la que hemos visto durante estos días con el tema de la pérdida de la Compañía Siderúrgica de Huachipato. Pero, en este caso de criminalidad, los dos aspectos importantes que debemos asegurar es, por un lado, la vida de los conductores -menos mal que han ido bajando los casos de intimidación con armas- y, por otro, esencialmente el tema de la industria pesquera.

Conforme a las diversas citas que hemos tenido a otras comisiones, junto con representantes del Servicio de Impuestos Internos y de otras entidades, hemos visto como este producto robado no solo se comercializa aquí, sino que hay un grado de especialización tan grande que ya han ido exportando este producto, a partir de lo cual surge otro problema.

Para nosotros, y también para la industria, es muy importante abordar este delito y que se haya constituido esta comisión investigadora en la región. ¿Por qué razón? Porque el día de mañana, cuando no se guarden las cadenas de frío y el producto terminado, y no en buenas condiciones sanitarias, llegue a otros lugares, quienes van a "pagar el pato" de los costos será el país, y en este caso, la industria salmonera. Eso es lo que no se está viendo más profundamente, porque cuando Estados Unidos deje de comprar salmón a Chile, los noruegos se van a meter inmediatamente y vamos a tener un problema con otra industria, y con esto ya tenemos muestras suficientes de que necesitamos preocuparnos más del tema.

Dicen que están instalando cámaras para mejorar el tema de los salmones, cuando lo que sucede corresponde a una crisis de seguridad nacional. Perdónenme, pero esa propuesta de instalar tres cámaras no responde a solucionar el tema de los salmones ni el de dar seguridad a los transportadores. Creo que la solución que debemos encontrar en esta comisión investigadora tiene que ir mucho más allá de simplemente officiar; debe culminar con la creación de una ley, así como se hizo respecto de la ley que crea el delito de sustracción de madera, que finalmente bajó mucho el robo de madera y hoy se pueden buscar responsables.

En este caso, como diputados, también debemos ser responsables y llegar a una solución verdadera frente a este delito y a este problema que tenemos hoy día, *ad portas* de

que también afecte a la industria nacional.

Gracias, señor Presidente.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Muchas gracias, diputado Roberto Arroyo.

Quiero comentar que todo lo que se expone acá se va registrando para usarlo como insumo en la elaboración del informe final de esta comisión, el que debería votarse durante abril, con las conclusiones respectivas.

En nombre de la comisión, agradezco a Carabineros y a la Policía de investigaciones por su participación.

A continuación, doy la bienvenida al gerente de la División de Logística de la empresa Camanchaca S.A., señor Luis Antonio Ramírez; al gerente de Logística de Blumar Seafoods, señor Marcelo Álvarez; al director zonal de Pesca y Acuicultura, señor Milton Pedraza, y al representante de SalmonChile, en la Región del Biobío, señor Ricardo López.

Tiene la palabra el señor Luis Antonio Ramírez.

El señor **RAMÍREZ**, don Luis Antonio (gerente División Logística, Camanchaca S.A.).- Señor Presidente, señores diputados, agradezco la invitación.

(El invitado apoya su exposición con un PPT)

En la primera parte de nuestra intervención vamos a dar un contexto de la industria y cómo, a partir de la ruta 5 Sur, se genera un eje vinculante en la macrozona centro-sur, que es parte integrante de la logística de la industria del salmón. Si bien la industria del salmón nace en la Región de Los Lagos, sus procesos logísticos terminan en la Región del Biobío, entre un 60 a 70 por ciento de su producción, y el resto termina en el aeropuerto de Santiago.

Cuando hablamos de la macrozona centro-sur, estamos hablando de una zona geográfica que tiene actualmente alrededor de 170.000 metros cuadrados, casi 6 millones de habitantes y un producto interno bruto (PIB) de 35.000 millones de dólares anuales, de los cuales, la suma de la

industria forestal y la industria pesquera, específicamente la salmonera, representan prácticamente el 40 por ciento de ese PIB.

Adicionalmente, para una potencia alimentaria, como es el caso, y como muy bien comentó el diputado Roberto Arroyo, la preponderancia de mantener las cadenas logísticas operativas, tanto desde el punto de vista de los tiempos como de la calidad de la misma, es vital. Más aún cuando un país como el nuestro, que es una potencia alimentaria, que exporta alrededor de 13.000 millones de dólares al año desde esta macrorregión, concentra el 50 por ciento de esa venta solo en la industria salmonera, a lo que habría que sumar la industria pesquera.

A continuación, me voy a referir a los temas relevantes, y para que se entienda bien qué significa esta columna vertebral, que es la norte-sur.

Solo la industria salmonera se moviliza por la ruta 5 Sur, que es la única ruta habilitada para tener este tren continuo. Hay que entender que este es un proceso continuo. No podemos regular eso. Es una operación 24 horas al día que termina finalmente en las plantas productivas de la Región del Biobío o en los puertos, y que implica 32.600 viajes al año solo de salmón, fundamentalmente, en dos presentaciones: cerca de 270 millones kilos de salmón fresco con destino al aeropuerto de Santiago y cerca del doble de esa cantidad con destino a los puertos de la Región del Biobío, que son las puertas de salida de todas las producciones de la macrozona centro-sur. Los puertos de la Región de Los Lagos no tienen capacidad para exportar esos volúmenes.

Por lo tanto, la norte-sur y la continuidad de la operación desde la Región de Los Lagos hasta la Región del Biobío no es un tema donde estemos privilegiando lo económico, sino lo factible y lo correcto para la industria y para el país.

Hay exportaciones que salen directamente desde la ciudad

de Porvenir y salen por Argentina, pero esta ruta representa, hoy día, un flujo permanente de casi 5.500 millones de dólares al año, transitando por las rutas de la macrozona centro-sur.

No los voy a latear con los datos de los robos, porque ustedes están mucho más informados que nosotros en ese sentido y hacer un análisis pormenorizado no aporta mucho, pues creo que lo importante es qué podemos aportar nosotros desde nuestra visión.

Nuestra visión es que, en rigor, como empresa privada, hemos procedido, lisa y llanamente, a buscar las mejores prácticas, en términos de seguridad, de las tenemos conocimiento, que han operado en la industria que está circunscrita a la macrozona centro-sur, y eso hoy día es la industria forestal.

¿Qué hemos hecho? En el caso de mi representada, hemos generado un sistema que se ha sofisticado, que ya no solo son GPS, sino sistemas que tienen conexión con los fabricantes de los equipos, son sistemas de autogestión. Significa que cuando se corta el vínculo de radiofrecuencia del GPS con el satélite, el sistema automáticamente toma el control del equipo y lo bloquea.

A pesar de eso, debido a la sofisticación, tal como lo comentaron el jefe de la PDI y el general Bobadilla, pese a esta inversión de 300.000 dólares en nuestra flota, que tenemos espalda para hacerla, porque somos una compañía que vive de esto y está en el *core business* de nuestro negocio, aun así, eso no nos ha permitido arbitrar correctamente el tema. Esa es la verdad. Prueba de ello, en las últimas dos semanas o un mes, pese a toda esta inversión, nos han robado dos equipos. Insisto, dos equipos. Con la diferencia -y me pareció muy oportuna la pregunta-, de que efectivamente sí se ha radicalizado el tema en términos de secuestro, en términos de llevarse los equipos, señor diputado. Se los

están llevando y adicionalmente, con sorpresa, movilizándose los días de exposición al robo a los días lunes, martes y miércoles. Eso implica que estamos viendo una sofisticación en términos de administrar estas cargas frías en volúmenes sustantivos. Estamos hablando de que un camión moviliza aproximadamente 20 toneladas de producto congelado. Dos camiones robados entre lunes y martes significan 40 toneladas de producto, y si es fresco, son aproximadamente 16 toneladas.

Pero estamos hablando de una infraestructura que permite mantener, de alguna forma, la cadena logística o aminorar el deterioro de ese producto hasta el minuto en que logran comercializarlo, fundamentalmente, en los puntos que ustedes ya conocen o bien, sucede lo que nosotros creemos que está pasando, que el producto se está reprocesando, se está reetiquetando y se está exportando. Lo que, en rigor, también levanta una voz de alerta, en términos de que ya no estamos circunscritos a la posibilidad de comercializar esto a nivel nacional, sino más bien abre la puerta a una dimensión totalmente diferente. Y eso, finalmente, nos pone de pie frente a una situación en la cual, otra vez, tenemos que apelar a ustedes, porque este es un tema de crimen organizado, un tema que afecta a la opinión pública, afecta a nuestros trabajadores, y afecta, tal como dijo el diputado Arroyo, la calidad de un proveedor seguro de alimentos para el mundo.

Hoy es evidente que Chile ha tomado una decisión estratégica de estar en la industria de los alimentos, y nuestra potencialidad, nuestra inversión en plantas, en tecnología, y en capacitación para tener gente asegurada y funcionando con los estándares noruegos es evidente, porque podemos competir, pese a la lejanía de los mercados.

Para entender, la logística nacional chilena cuesta el doble de lo que le cuesta a un noruego poner un salmón en

Estados Unidos, sin considerar el incremento de los costos de seguros, sin los deducibles que están afectando hoy a la industria.

Voy a detenerme en esta cuestión que, para mí, finalmente, es el corolario de este tema. Entendemos que las organizaciones tienen sus tiempos, tienen recursos, pero finalmente, en eso, hemos tenido un acercamiento para generar una agenda común que ha ido avanzando lo suficiente como para tener un diagnóstico común, y es que -y no sé si me van a respaldar en esta opinión-, en definitiva, estamos superados. O sea, los recursos no dan, pues 33.000 viajes por la carretera Norte-Sur son imposibles de fiscalizar, en el entendido de que, si bien podemos proteger la pérdida, desde el punto de vista económico, con seguros, aunque estos se hayan vuelto mucho más onerosos, ha significado una salida importante de transportistas desde la industria. Estamos viendo un mercado que se ha ido atomizando, porque el robo de un camión significa que quiebra un pequeño, desaparece de la industria del transporte, y eso tiene una incidencia que para nosotros es vital, evitar un siniestro catastrófico desde el punto de vista sanitario.

De las 270.000 toneladas, de los 270 millones de kilos frescos, el 70 por ciento se comercializa en Estados Unidos, con el cual tenemos un tratado de libre comercio fantástico, que nos permite emitir certificados de origen, certificados sanitarios a una velocidad fantástica; la velocidad del sistema es extraordinaria, pero estamos sometidos a todo lo que significa el riesgo de que alguien logre poner un contenedor, con un producto que presente deterioro, que llegue a un consumidor final y que signifique, en retrospectiva, el "caso uvas".

Por lo tanto, aunque no estoy en condiciones de pedir, sí estoy en condiciones de exponer que ustedes son fundamentales para el buen resultado que ha habido en términos de la

recuperación de la paz pública y de su mejora a partir de la promulgación de la tipificación del delito de robo de madera, que ha incidido en la calidad general de vida de todos los que estamos hoy día involucrados en negocios del transporte.

Es evidente que entre los dos gremios hay una diferencia brutal. En tal sentido, habida consideración de la calidad de vida de los trabajadores, del impacto que puede tener en términos del Producto Interno Bruto de la región y del país, y no solamente desde el punto de vista de los trabajadores directos, sino también de toda la cadena logística en los 17 puertos de la Octava Región y los aeropuertos de la macrozona centro-sur, necesita del apoyo de ustedes para efectivamente avanzar y tipificar este delito, que permita a las policías y a los tribunales actuar en consecuencia.

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

En representación de Blumar, tiene la palabra el señor Marcelo Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ** (gerente de Logística de Blumar Seafoods).- Señor Presidente, señores diputados y señoras diputadas, muchas gracias por la invitación.

El señor Gerardo Balbontín no pudo estar presente, por lo cual yo haré la presentación.

A modo de introducción, respecto de las empresas Camanchaca y SalmonChile, les mostraré el impacto que tiene en los pequeños empresarios y en nosotros esta gran cantidad de robos.

Lo primero es que nosotros, en un período muy corto de tiempo, hemos tenemos lo clásico, robos que se presentan en la entrada a Cabrero, donde incluso le han disparado a un chofer para detenerlo, porque, en el fondo, a los choferes los esperan y los detienen, y si no paran, les disparan. Uno queda impactado al ver que gente a que trabaja con nosotros le disparan.

Hemos sufrido robos en la ruta Itata, ruta 5 Sur, y dentro del radio de Talcahuano. Sin embargo, me quiero concentrar en los últimos tres robos, que fueron en el camino entre Talcahuano y el puerto de Coronel; a la misma hora, los días viernes, entre las 16:00 y las 20:00 horas, cuando el puerto termina su operación.

Es sistemático, se repite lo mismo, entonces uno se preocupa, porque hay mucha gente involucrada que quiere que se investiguen estos casos.

Por lo tanto, de las presentaciones que vamos a ver, la Octava Región, como comentaba Luis Antonio, es el primer puerto desde donde salen todas las cargas. Lo de Magallanes lo traemos a Talcahuano, lo de Puerto Montt también; todo sale desde acá. Lirquén, San Vicente y Coronel son los mejores puertos que ocupamos nosotros, y sale todo fluido.

Entonces, están atacando lo más importante de esta logística nacional. Los antecedentes de este problema es que nuestras cargas llegan al terminal de Santiago. Nos mandan fotos, por ejemplo, y eso nos permite saber dónde se venden, y con eso se puede avanzar en que se haga la investigación.

Sin embargo, tuvimos un evento en que se llevaron un camión y secuestraron al chofer. El camión se lleva a un punto, por ejemplo, a Yumbel. En ese lugar, sacan la carga y la pasan a camiones pequeños, que no tienen ninguna condición de frío, y eso se va a todos los puntos del país. Por tanto, se pierde la trazabilidad y la cadena de frío. Sin embargo, el camión que transportaba esta carga viene con una guía de despacho perfectamente bien emitida, con las cantidades declaradas, operación en la cual están alineados Sernapesca e Impuestos internos, y ese viaje tiene una trazabilidad de Talcahuano, y si se fracciona en el camino, es fácil de detectar, si no hay guías falsas u otro caso, pero es fácil pesquisar que es un producto con problemas.

Por lo tanto, nosotros necesitamos que en los terminales

pesqueros aumenten las fiscalizaciones y también en los caminos, para que la carga no pueda llegar a venderse tan fácil, porque, además, que llega en malas condiciones.

Respecto de los últimos casos de robo en transportes, no ha habido solicitud de antecedentes. Solo en un caso se hizo la investigación, pero nos pidieron los videos tan tarde, que ya se habían borrado de las cámaras que van registrando; las grabaciones se van borrando con en el tiempo. Entonces, la fiscalización debe ser más oportuna.

Nosotros, en nuestros mecanismos de control, estamos invirtiendo para que el robo se detecte de inmediato; con los GPS, con los monitoreos satelitales, que son 24/7, se detecta desde que el camión es robado. Nosotros damos aviso a la policía, para que investigue en el minuto y no espere cuatro o cinco horas, porque en ese tiempo la carga puede que ya hay sido trasvasijada y no se pueda encontrar.

Por consiguiente, en las reuniones de trabajo que hemos tenido en la región, se propuso que hubiera un fiscal preferente que esté atento a estas causas. Creo que eso podría tener un buen impacto, en especial en casos como el nuestro, donde se repite el patrón del robo en un mismo día y a la misma hora.

Donde quiero precisar con más detalle es en el impacto que esto ha tenido para las pequeñas empresas que nos daban servicio. Hoy no podemos tomar pequeños empresarios para nuestros servicios, porque el daño ocasionado es tan grande, que van a quebrar; por una carga que cuesta 300 mil dólares, el deducible del seguro es de 20 por ciento, o de 15 por ciento, y lo paga la empresa de transporte. Pocas empresas tienen el tamaño para soportar un siniestro de este tipo. La empresa grande tiene mejores condiciones en la compañía de seguros, tiene menos deducible y más cobertura, pero el pequeño muere.

Finalmente, las pérdidas son para el productor, el

salmonero, y para la empresa de transporte que hace el servicio. Hoy, por política, pasamos a operar con empresas de gran tamaño, porque son las únicas que tienen cobertura.

Con esta imagen, les quise mostrar que, en un siniestro normal, el transporte va a perder entre 25 y 40 mil dólares por ese camión -en tarifas locales, que no son tan altas-, pero contempla un gran riesgo moverlo, porque por un valor muy bajo se paga mucho como castigo.

Normalmente, al pequeño transportista, le asignamos una carga máxima de 4.000 U.F. y la carga cuesta 8.000. Entonces, él no está en condiciones de darnos el servicio, y va quedando fuera de la logística del salmón. O sea, queríamos traer a los pequeños empresarios, pero hoy, cuando los entrevistamos, les decimos que no les podemos darle el servicio, porque si les pasamos una carga de alto valor, les generamos un problema mayor.

También quería mostrarles el impacto respecto de eso.

¿Qué pasó con nosotros? Finalmente, avanzamos en los monitoreos 24/7. Son empresas de gerenciamiento de riesgo que están viendo el camión; el chofer se entrevista con ellas, avisa que va desde Talcahuano a Coronel y lo van siguiendo para darle aviso a la policía, si se requiere, lo antes posible. Entonces, como señalaba el general, nosotros estamos avanzando en medidas y en costos para que les avisen en forma inmediata.

Tuvimos que usar candados satelitales -se hablaba de sellos-, que son especiales y se abren solo cuando se autoriza para un *container* y, en el caso de camiones refrigerados, compramos chapas especiales que cierran desde adentro y se abren solo en el punto de llegada. Esas inversiones han ido incrementando los valores del servicio.

Hoy en día inhiben el GPS con unas antenas.

Lo que más nos ha resultado es viajar en convoy. Cuando vamos al puerto de Coronel, tenemos que hacerlo en grupos de

a tres, cuatro o cinco camiones, que esperan todo el día para hacer un viaje.

Antes, el transporte hacía dos o tres viajes diarios, pero, hoy no se puede. El transportista tiene que esperar todo el día para hacer un viaje con el resto, porque si va solo, lo asaltan. En ese punto, hay empresas de transporte que siguen a su camión y dejan de seguir al camión escuadrón, y se lo roban a los cien metros. O sea, los van siguiendo y viendo la oportunidad. El nivel de avance de estas bandas es tan alto que siempre se está expuesto en el viaje. Es increíble que un transportista deje el camión y a los pocos metros lo secuestren.

Otro punto que les quiero mostrar es que, finalmente, se llega a trabajar solo con choferes conocidos, en padrones conformados por personas que sabemos quiénes son; se repiten con nosotros las mismas semanas y con eso el robo nos bajó. Tuvimos que llegar a eso. Son medidas adicionales, que afectan a los pequeños transportistas, ya que, por las razones expuestas, no pueden participar de este negocio.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Muchas gracias por su exposición, señor Álvarez. Luego le vamos a hacer las respectivas consultas.

Tiene la palabra el señor Ricardo López, representante de SalmonChile.

El señor **LÓPEZ**, don Ricardo (representante de SalmonChile).- Señor Presidente, desde ya agradezco que esta comisión sesione en regiones. La semana pasada fueron a Puerto Montt y también estuvimos presentes como SalmonChile. Hoy día están en el Biobío y como Luis Antonio Ramírez y Marcelo Álvarez han comentado, posiblemente, ambas regiones son las más relevantes desde el punto de vista de lo que estamos conversando, tanto de la región desde la que sale el producto como de la otra, la que recibe la mitad del producto que se exporta a más de cien mercados en el mundo.

Dicho lo anterior, aunque ya se ha hablado bastante de esto y no quiero ser reiterativo, sí deseo mencionar -ahora que estamos hablando de la cadena productiva de la industria del salmón- que esta cadena tiene distintas fases o etapas en las cuales intervienen también muchos servicios, proveedores, trabajadores, etcétera. Sin embargo, cuando estamos hablando del robo en ruta, nos referimos a la última fase, probablemente al último cuarto de milla del cultivo de salmón en el país.

Al inicio, en la primera fase de la cadena productiva, hay prácticamente tres años de trabajo, esfuerzo y pasión en la macrozona sur. Entonces, cuando estamos hablando de robo en ruta, nos referimos a la última fase de esa cadena.

Como SalmonChile, hace rato estamos trabajando en una oficina antirrobo que, probablemente, más de alguno de ustedes ha visto. Me quiero enfocar en que hay una agenda nacional, pero también una regional. En el caso particular del Biobío, desde hace un tiempo, estamos haciendo una gestión a través de la delegación presidencial, con una mesa de trabajo, y nos reunimos con una cierta frecuencia.

El general Bobadilla, que estuvo presente hace un rato, ha participado. Él hacía mención a algunas reuniones en las que hemos estado conjuntamente, donde él ha sugerido, en representación del cuerpo de Carabineros, ciertas medidas.

Entonces, tenemos una agenda regional, pero no solo en la Región del Biobío. También tenemos una agenda en materia de seguridad en La Araucanía. En este punto, quiero enlazar esto con lo que mencionaba el general. En la Región de La Araucanía hay una situación y una realidad distinta, que ha hecho que la seguridad de la piscicultura, esto es, en las primeras fases de cultivo del salmón, se vincule con la temática del crimen organizado, precisamente, debido a que ha habido ataques. De ahí, hemos aprovechado -lo digo en mi rol de representante de SalmonChile en La Araucanía y en el

Biobío- de incorporar el robo en ruta del salmón que pasa por la Región de La Araucanía, de lo cual se ha hablado suficientemente en esta sesión.

Con eso, quiero decir que La Araucanía tiene una mesa formal de seguridad respecto del crimen organizado, de la seguridad y la piscicultura, pero conversamos mucho del robo de salmón, aunque no sea parte de la tipificación de crimen organizado en La Araucanía; también lo hacemos en el Biobío, al igual que en la presente sesión, y también se hizo en la Región de Los Lagos.

En varias ocasiones hemos planteado la necesidad de integrar diversas regiones y al nivel central, porque creemos que es absolutamente necesario tener una coordinación, no por sector, es decir, por cada región, sino una coordinación a nivel de la macrozona sur, desde la Región de Los Lagos hasta la Región del Biobío al menos. Insisto, creemos que es absolutamente necesario.

De todos los robos que ha habido en el último tiempo, la mayor parte ocurre en la Región del Biobío. Ya hemos visto distintas estadísticas respecto de montos como para darle un carácter de valor y relevar las acciones.

La problemática atañe a las regiones de Los Lagos, de La Araucanía, del Biobío y, en menor medida, a la de Los Ríos. De todas ellas, nos estamos concentrando en la Región del Biobío, que alberga probablemente el 30 o 40 por ciento de todos los ataques que ha habido desde que llevamos registro, sino más.

En la presentación pueden observar imágenes de venta informal de salmón de cultivo, que yo mismo tomé hace un tiempo en la Vega Monumental, en Concepción. Hay una muy alta posibilidad de que un salmón que está en venta en lugares como estos, de las características que pueden observar, sea informal y provenga de una obtención ilícita.

Si no me equivoco, el general Bobadilla y el prefecto

inspector de la PDI mencionaron el punto de descanso seguro. Estamos abogando fuertemente para que haya uno. Al menos en la zona de Duqueco ya tenemos un proyecto y hemos estado trabajando con autoridades, con el Ministerio de Bienes Nacionales, con la Fedecam Centro Sur, a través de su presidente, Freddy Martínez, con quienes tenemos alianzas muy potentes de trabajo colaborativo.

Nos interesa tener -lo mencionó el general también- espacios disponibles de Carabineros para ellos para usarlos como puntos de descanso seguro, porque, por mi rol laboral, viajo mucho entre Temuco y Concepción, y en esos viajes me encuentro con muchos camiones salmoneros que están en la berma, detenidos descansando, porque no hay espacios seguros y creemos que es absolutamente necesario que contemos con ellos.

Ya se ha hablado de las medidas implementadas en tecnología por las empresas de la industria, transportistas y productoras: GPS en camiones y en carga; sensores de temperatura; cámaras de vigilancia; viajes en convoy de tres, cuatro o cinco camiones; control remoto de corte de combustible; botón de pánico; cerraduras de seguridad y candados satelitales. En fin, hay muchas medidas que la industria está implementando desde el punto de vista tecnológico; pero, como mencionó alguien en esta sesión, son miles de viajes al año y centenares de viajes al día, por lo tanto, el riesgo es permanente.

Entre las medidas que hemos implementado en el Biobío está la Mesa de seguridad con gremios e instituciones públicas. Tal como aquí se ha relevado y se ha mencionado, creemos que es fundamental que en estas conversaciones puedan estar todas las instituciones fiscalizadoras, desde Salud, Impuestos Internos, Sernapesca hasta las policías. Es esencial tener esa integración, ese trabajo coordinado. Por un lado, que participen las instituciones atingentes y, por otro, que sea

un trabajo que incorpore a todas las regiones en un mismo discurso.

A propósito de lo que mencioné del crimen organizado a las pisciculturas en La Araucanía, Carabineros estableció un número de teléfono especial para pisciculturas, ante cualquier situación de riesgo. Con la autorización de Carabineros, ese número se abrió para que lo tuvieran las empresas de transporte y logística de salmones ante cualquier situación de riesgo en ruta. Se debe llamar a un número específico, conocido por la industria, con el fin de mantener una conversación territorial en todas las regiones. O sea, estamos conversando mucho con las instituciones policiales.

Como SalmonChile, hemos estado haciendo capacitaciones a las instituciones aquí mismo, en Tomé, en las instalaciones de Camanchaca, para que sepan distinguir qué es un salmón de cultivo y qué es un salmón robado, la documentación, la trazabilidad, la logística, los formatos, los empaques y el ciclo productivo. Creemos que han sido instancias de mucho valor para entregar antecedentes a las instituciones fiscalizadoras, y seguimos trabajando en eso.

Otra medida implementada es el proyecto integral de carga en Los Ángeles, pero ya hablamos al respecto.

Hemos estado proponiendo y solicitando ciertas medidas de fiscalización multisectorial, como reforzar el rol fiscalizador, tanto del Servicio de Impuestos Internos como del Servicio de Salud; mejorar el Sistema de Información para la Fiscalización de la Acuicultura (SIFA) de Sernapesca y, rrecursos para habilitación de centros de descanso seguro para camiones.

Asimismo, hemos solicitado algunas modificaciones a la Ley General de Pesca y Acuicultura, para que se explicita la obligación de acreditar el origen de los salmones desde planta, cosa que hoy día no ocurre.

En ese sentido, valoramos el trabajo técnico y político

que se está haciendo en esta comisión. Es tremendamente apreciado por la industria, por la empresa de logística transportista, y por nosotros mismos. Ya se mencionó que no solo es un tema que afecta a la industria, sino que tiene el potencial de afectar al país, como imagen país.

Valoramos las propuestas de mejoras, de acuerdo con lo discutido en reuniones de esta comisión, como la visación de origen desde el Servicio Nacional de Pesca -que creemos que es fundamental-, una mayor fiscalización en los terminales pesqueros, junto con mejorar la seguridad en ruta y carreteras concesionadas, de acuerdo con lo discutido en sesiones de esta comisión.

Asimismo, valoramos las propuestas que hizo la Fiscalía de Los Lagos la semana pasada en esta comisión, que van en la línea de evaluar el uso sin autorización de inhibidores de señal de GPS, junto con establecer cámaras de alta definición en pórticos y lectores de placas patentes en ruta.

Quiero cerrar enfatizando que estamos absolutamente disponibles para trabajar con las autoridades, con esta Mesa y con las instituciones fiscalizadoras.

Además, hay un tema que probablemente no se ha mencionado, y es que el hecho de que en esta región esté ocurriendo gran parte de los robos y ataques, podría restar competitividad a la Región del Biobío. Hay proyectos de puertos en La Araucanía y en Los Ríos. ¿Por qué no pensar que la industria podría optar por otras vías, lo que significaría disminuir la competitividad de la Región del Biobío?

Muchas gracias.

El señor **GONZÁLEZ** (Presidente).- Muchas gracias, señor López, por su exposición.

Efectivamente, hay muchos temas que usted acaba de abordar que han sido materia de esta comisión durante estos dos meses que llevamos investigando.

Luego, quiero conocer su opinión y la del representante de

la industria sobre la propuesta que hizo el Sernapesca -no sé si la escucharon en la última sesión- de un sistema de rastreabilidad del recurso, que tiene mucho que ver con una alianza público-privada.

Tiene la palabra el director zonal de Pesca, regiones de Ñuble y del Biobío, señor Milton Pedraza.

El señor **PEDRAZA** (director zonal de Pesca, regiones de Ñuble y del Biobío).- Señor Presidente, gracias por la invitación.

Muy buenos días señores diputados y señoras diputadas.

Primero, tal como respondí a la citación oficialmente, nuestra institución tiene la misión de regular y administrar la actividad pesquera y acuícola a través de las políticas, normas y medidas de administración, las cuales están elaboradas bajo un principio precautorio, con enfoque ecosistémico, pero, en todo caso, basadas en la mejor información científica disponible.

Esa es la misión de la Subsecretaría de Pesca.

Dentro de sus funciones legales, la Subsecretaría de Pesca no presenta acciones de fiscalización directa relacionadas con las actividades de comercialización de salmón ilegal. La entidad del Estado encargada de esa función dentro del sector pesquero y acuícola del país es el Servicio Nacional de Pesca.

Muy gentilmente, la directora subrogante del Sernapesca Biobío, señora Ana María Fernández, me acompaña para cualquier duda o consulta que tengan los diputados y las diputadas.

Dicho lo anterior, y a pesar de no contar con esas facultades directas para la fiscalización de los delitos que genera el robo del salmón, sí estamos preocupados de los efectos del problema que aborda esta comisión sobre la comercialización de salmónes de origen ilegal, las condiciones sanitarias de esa comercialización y, por

supuesto, el impacto que eso genera en la industria y en el trabajo en la zona centro sur de nuestro país.

Por eso, esta Dirección Zonal de Pesca y Acuicultura y la Subsecretaría de Pesca se han hecho parte de la instancia regional, organizada y coordinada por la delegación presidencial regional, integrando la mesa de trabajo en el marco del plan regional contra el crimen organizado, que incluye, entre otros problemas de estas características, precisamente, el robo de salmón.

Respecto de las actividades y acciones desarrolladas en el marco de esta mesa de trabajo, al inicio de esta comisión la delegada expresó generalidades de algunas actividades, muchas de las cuales están en desarrollo.

Además, en esa mesa de trabajo de robo de salmón también están integrados representantes del Servicio de Impuestos Internos, de Salud cuando se hace fiscalización, del Servicio Nacional de Pesca, de Carabineros, y estamos integrando este trabajo coordinado por la delegación.

En materia de infracciones, las alternativas para sancionar el traslado de salmón ilegal, como la sanción que establece la actual Ley General de Pesca y Acuicultura, se reducen a la falta de acreditación de origen legal. En dicha ley no existe una tipificación que sancione la ausencia de acreditación de origen legal de salmones, lo que sí ocurre en la pesca ilegal.

Es así que la fiscalización se tiene que orientar a fiscalizar a través del Ministerio Público, mediante las investigaciones de alta complejidad, en cuanto a este tipo de ilícitos.

Excepcionalmente, el artículo 137 bis de la Ley General de Pesca y Acuicultura actual se refiere a la sustracción de especies dentro de centros de cultivo, sancionándose con penas establecidas en el artículo 440 del Código Penal. Podría abordarse eso en dicha ley, así como también el

desconocimiento del origen o el no informar quién tiene ese salmón. Actualmente, no tenemos esa herramienta en la normativa vigente.

Por último, como ustedes saben, en la Subsecretaría de Pesca estamos transitando un camino hacia la elaboración de un proyecto de ley de acuicultura, que se está iniciando dentro de las conversaciones a nivel nacional, pero podría ser una herramienta donde podrían vincularse efectivamente nuevas facultades que tenga el Servicio Nacional de Pesca en la materia. Tal como que en el nuevo proyecto de ley de pesca que, como ustedes saben, ayer fue aprobado para su tramitación legislativa, se le entregan facultades al Servicio Nacional de Pesca respecto de la pesca ilegal. Este nuevo proyecto de pesca y acuicultura podría ser una herramienta válida para hacer indicaciones en esta normativa.

Eso es lo que tenía expresar, diputadas y diputados en este sentido.

Muchas gracias.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Muchas gracias, señor Milton Pedraza.

Vamos a comenzar una ronda de consultas.

Más que una consulta, no sé si es una corrección o apreciación con el director zonal de Pesca, en relación con la acreditación de origen legal de los productos, porque esta sí está en la norma, está en la ley y el Sernapesca tiene que hacerlo, incluso fue reconocido así por la propia directora nacional en esta misma comisión.

No se ha hecho por diferentes razones. Hay una historia, hubo un tiempo en que se hizo, después era mucha burocracia para las industrias, pero la acreditación de origen legal está en la norma.

En ese contexto, es parte de las funciones que el Sernapesca debe realizar y, por lo mismo, en la última

sesión, el servicio hizo una propuesta más que la trazabilidad al rastreo de los salmones, una propuesta público-privada, por eso cabe la consulta de qué le parece a la misma industria la propuesta que hizo el Sernapesca. No sé si ustedes la pudieron ver en la última sesión.

Ayer se aprobó en la Cámara la idea de legislar el detalle de la ley de pesca y pienso que es muy pronto para conversarlo, detallarlo, porque queda mucho camino que recorrer.

El diputado Romero puede referirse al punto. Se aprobó la idea de legislar. Los parlamentarios estamos disponibles para legislar una ley de pesca, pero el detalle es materia de otra comisión y de otra tramitación legislativa; lo mismo respecto de una futura ley de acuicultura. Eso es conversar sobre hechos futuros muy inciertos.

Esa es mi consulta puntual: uno, el tema de la acreditación de origen legal, la obligación que tiene el Sernapesca actualmente en la norma; la propuesta que hizo el Sernapesca para mejorar la rastreabilidad y la forma de fiscalizar este delito y tener más acciones disuasivas.

Lo otro, para la industria, la propuesta que hizo el Sernapesca de rastreabilidad, derechamente colocar una especie de etiqueta, un código QR que nos permita un sistema digital de trazabilidad total con el Sernapesca, con el Servicio de Impuestos Internos, con las policías y, sobre todo, con el objetivo de evitar que ese salmón que no está en condiciones llegue a un mercado informal, tal como lo mostraban ustedes en algunas imágenes.

Tiene la palabra el diputado Romero.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Señor Presidente, efectivamente, como usted dice, ayer votamos la idea de legislar y se fijó el 27 de abril para que los parlamentarios que participen en la comisión ingresen indicaciones, pero yo insistí, y lo seguiré haciendo, en que, al menos, hasta fin

de año tenemos que entregarles la propuesta a los dirigentes de las caletas, porque son más de 300 páginas.

¿Usted cree que un dirigente o un pescador, tiene conocimiento de lo que se está presentando? Obviamente, no.

Si queremos tener una buena ley de pesca, no la corrupta como le pusieron a la ley Longueira, tenemos que dar a conocer el proyecto. Ahora, si lo que se quiere es hacer una ley más corrupta y no escuchar a nadie, no estoy de acuerdo. Yo estoy por escuchar, parto desde ahí.

Ahora, respondiendo a algo que dijo don Ricardo, que dice relación con que él vio, acá en la zona, salmones y que lo más probable es que hayan sido robados. ¿Sería posible, les pregunto tanto a Milton como a don Ricardo, que sean salmones escapados, conocidos como asilvestrados?

Les quiero decir -mirándolos a la cara, por eso me senté aquí, porque me gusta mirar a la cara cuando alguien está interviniendo y, del mismo modo, que me miren a la cara cuando yo intervengo, porque así veo las reacciones- que llevo seis años en la Comisión de Pesca y, en el período anterior, fui bastante crítico con la empresa del salmón; y si es necesario entregar antecedentes, los entrego.

Don Luis Antonio, por su intermedio Presidente, usted dijo que llevaban un gran porcentaje de salmones al aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago. Tenemos un aeropuerto aquí, Carriel Sur, en el que se ha hecho una gran inversión y se seguirá invirtiendo; a lo mejor nos podríamos ahorrar 500 kilómetros y menos riesgo, ¿por qué no se utiliza esa posibilidad ahora?

Esas son mis consultas, Presidente

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Muchas gracias, diputado Leonidas Romero.

Tiene la palabra la diputada Clara Sagardía.

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Señor Presidente, quiero agradecer las presentaciones de los tres exponentes, nos han

aportado mucho insumo para nuestras conclusiones. Yo sigo insistiendo en la colaboración, en que trabajemos lo público con lo privado para mejorar algo que nos beneficia a todos.

Me ha generado mucha preocupación lo que mencionaron, respecto de que los pequeños camioneros no pueden entrar a este rubro debido al costo que deben asumir cuando sufren estos asaltos; ese es un asunto al cual también deberíamos ponerle atención al momento de las conclusiones, porque sabemos que nuestro país no tiene muchas grandes empresas, más bien tiene pequeños emprendedores, que no pueden hacer su trabajo cuando tienen un camión o dos, o una pequeña flota, debido a estos delitos del crimen organizado. Insisto, eso es algo en lo que tenemos que poner mucha atención.

También agradezco que hayamos podido venir a la región como comisión investigadora y haber tenido siempre toda la cobertura. Del mismo modo, le agradezco al diputado Arroyo, quien desde el día uno insistió en que teníamos que sesionar acá, idea que yo lo he secundado, porque creo en la descentralización; las provincias y las regiones también necesitamos ser escuchadas, no solo la Región Metropolitana.

Muchas gracias, Presidente.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Estimada colega, por su intermedio, Presidente, para que los transportistas pequeños puedan trabajar, pidámosle al Presidente de la República que combata la corrupción y la delincuencia con fuerza; a lo mejor, se podría. Creo que ese es el mecanismo.

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

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, agradezco la presencia de todos los participantes de esta reunión, a los que tuvieron que salir y a los diputados integrantes de la esta comisión. Asimismo, agradezco la seriedad que se dio en la sesión; sin embargo, me quedo con una preocupación porque soy ciento por ciento regionalista, soy ciento por ciento de

la Región del Biobío.

Hace poco hubo dos eventos importantes en nuestra región y me preocupa cuando esto, además, es objeto de titulares como: "Biobío es el Triángulo de las Bermudas en el robo de salmones", y que se le dediquen páginas completas al robo de salmones. Eso no es algo poco preocupante, por las razones que ya expresé, puesto que es una actividad ilícita a la cual se le debe poner un control y revisar en detalle.

Hablamos de una inversión público-privada, pero lo único que tenemos que hacer es que, simplemente, lo público actúe y haga lo que debe hacer respecto de la criminalidad y la crisis de seguridad. Se tiene que hacer lo que corresponde.

Ese es el trabajo de lo público, porque las soluciones mayormente son de la empresa privada, que es la que está involucrada y la que va a tener que aportar la manera de solucionar el tema. ¡No nos hagamos los lesos! No esperemos que el gobierno disponga medidas de seguridad o que les dé un trato a los camioneros, por ejemplo, que les ponga guardias armados para que puedan llegar como se hace con camiones de valores. Eso no va a ocurrir, es soñar. Es como pensar que el Ministerio de Economía quería salvar a Huachipato. Hoy sabemos que eso no ocurrió y, afuera, ustedes ya escuchaban lo que estaba ocurriendo en nuestra zona.

Es importante que la empresa y las personas que trabajan en ella se vean cuidadas y resguardadas, tanto por el gobierno como por la Cámara de Diputados, a través de la creación de leyes que garanticen la seguridad. De hecho, hemos esperado durante años que se presenten proyectos de ley para trabajar en torno al tema. Además, queremos resguardar la industria nacional, la imagen país y los empleos, porque en estas empresas también trabajan personas, de las cuales dependen muchas familias. Quiero poner el foco en la gente, porque políticamente podemos hablar a diario, ya sea desde el punto de vista de la derecha o de la

izquierda, pero nos olvidamos de las personas.

En consecuencia, debemos resguardar la industria y la imagen país, pero también a las personas que trabajan allí, porque son el sustento de sus familias, y la familia es el núcleo fundamental de toda sociedad. Partamos desde ese punto básico.

Agradezco la presencia de nuestros invitados, y espero que sigamos trabajando juntos en estas materias.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- El director zonal de Pesca y Acuicultura de las regiones de Ñuble y del Biobío, señor Milton Pedraza García, viene acompañado por la directora regional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca), señora Ana María Fernández.

Muchas gracias por acompañarnos en esta sesión.

Tiene la palabra el señor Milton Pedraza.

El señor **PEDRAZA** (director zonal de Pesca y Acuicultura regiones de Ñuble y del Biobío).- Señor Presidente, me gustaría que le ofreciera el uso de la palabra a la señora Ana María Fernández, de Sernapesca, para que se refiera a la primera consulta, dado que es la entidad encargada de esas materias.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra, señora Ana María Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ**, doña Ana María (directora regional subrogante Sernapesca Biobío).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a todos los presentes.

Asumí este cargo a partir del 1 de marzo de 2024. Actualmente, estoy subrogando la Dirección Regional del Sernapesca Biobío. Soy funcionaria de carrera, por lo tanto, mi visión respecto de la región está muy marcada.

Para contextualizar, la situación normativa del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, en relación con la visación del traslado de los productos salmonídeos y respecto de lo

que se señala sobre la acreditación de origen legal desde el punto de vista pesquero, tiene por objeto resguardar las medidas administrativas a las que están sujetas las distintas pesquerías.

En el ámbito de los cultivos del sector acuícola, esta situación no ocurre, porque la acreditación de origen legal tiene por objeto resguardar el patrimonio ambiental y salvaguardar los ecosistemas marinos, donde están emplazados estos centros de cultivo.

Como indicó nuestro director zonal, si bien la ley de pesca está regulada para sancionar el delito que afecta a los centros de cultivo, no dice nada sobre el traslado de los productos.

Por otra parte, como se ha expuesto en esta mesa, la Región del Biobío es exportadora, por ende, el producto pesquero exportado es relevante, tanto para la ciudadanía como para la logística que se genera en torno a las exportaciones.

Desde 2004, el Servicio Nacional de Pesca ha venido trabajando en sistemas para fortalecer las exportaciones y la logística asociada a los procesos, de manera tal de agilizar la tramitología. Así, hoy contamos con el Sistema de Comercio Exterior Electrónico (Siscomex) y el Sistema Integrado de Comercio Exterior (Sicex) para facilitar la comercialización de recursos como el salmón.

En particular, esta región fue relevante en el proceso de cambio y facilitación para todos los exportadores, dado que no se pedía la visación o acreditación de origen legal de los recursos, por estar regulados desde su origen, es decir, desde las plantas de cultivo en el sur.

Por lo tanto, hoy en día la fiscalización se hace a través de un documento tributario y con eso se gestiona la exportación. No se requiere una acreditación de origen legal a los exportadores, a diferencia de otros recursos exportados mediante este mismo mecanismo. Esta medida fue adoptada a

partir de conversaciones que sostuvimos con el sector pesquero, que también relevó su importancia en determinado momento. Por ello, el Servicio acogió dicha medida, y ahora el señor Ricardo López, representante de SalmonChile, lo expone como una acción que podríamos volver a implementar.

Ahora bien, conforme a lo que hemos avanzado en esa materia, será un poco complejo retroceder. Por eso, el martes presentamos la propuesta sobre la acreditación de origen de los salmones a partir de la rastreabilidad, lo cual es una acción innovadora para el Servicio Nacional de Pesca. No obstante, no lo podemos hacer solos, sino que debe ir de la mano de la industria y de todos los procesos que se llevan a cabo a partir de la generación de esos productos, sean frescos o congelados, en sus distintas presentaciones.

Por otro lado, complementando esta información y basándome en lo que señala el diputado Leonidas Romero, el Servicio Nacional de Pesca, como manifestó su director zonal, está participando en mesas de trabajo para combatir la pesca ilegal a través de la Red Sustenta del Biobío, conformada por el Servicio de Impuestos Internos, el Servicio Nacional de Aduanas, las instituciones de Salud y la Policía de Investigaciones, entre otras entidades.

Asimismo, en virtud de las presentaciones que se han hecho, podemos manifestar que las bandas actúan a través de diversos canales. Por ejemplo, entre 2021 y 2022, se desbarató una banda importante que comercializaba recursos de salmón en el sur, los cuales provenían desde la ilegalidad, es decir, desde la sustracción o el robo en los centros de cultivo. Esa red fue desarticulada por la PDI en el sur.

Entonces, dado que actualmente el Servicio Nacional de Pesca cuenta con regulaciones para abordar ese delito, es posible que la cadena delictiva se haya trasladado hacia otro foco, como podría ser el transporte de esos recursos.

Como indicó el jefe zonal de Carabineros del Biobío, los

jueves se da con mayor regularidad el transporte de contenedores o el paso de camiones por las rutas, porque los procesos de *stacking*, esto es, el ingreso de contenedores a los puertos de la región, terminan los viernes.

Eso es cuanto puedo señalar.

Muchas gracias.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Muchas gracias, señora Fernández.

A continuación, me gustaría que los representantes de la industria salmonera se refirieran a la propuesta de rastreabilidad innovadora presentada por Sernapesca. Para que esta propuesta sea factible, lógicamente, se necesita una alianza público-privada, sobre lo cual la industria tiene mucho que aportar.

Tiene la palabra el señor Ricardo López.

El señor **LÓPEZ** (representante de SalmonChile).- Señor Presidente, la señora Fernández planteó varios puntos interesantes.

En general, en relación con los mecanismos de trazabilidad, lo que a nosotros nos interesa -y estamos completamente disponibles para discutirlo- es que en la Ley General de Pesca y Acuicultura se explicita la necesidad de incorporar este mecanismo de trazabilidad. Entendemos que se requiere conversar y discutir al respecto, por lo tanto, como representantes de la industria, siempre estamos disponibles para abordar esas materias.

La medida nos parece tremendamente relevante y creemos que podría generar un punto de inflexión en lo que hoy está ocurriendo en torno al mandato de la comisión, que fue lo que precisamente motivó la creación de esta comisión investigadora de la Cámara de Diputadas y Diputados.

En relación con el planteamiento del diputado Leonidas Romero sobre la posibilidad de que los pescados que se encuentran en los mercados sean asilvestrados, quiero

señalar que es difícil determinarlo ahora. No obstante, en las capacitaciones que hemos hecho, como, por ejemplo, la realizada en septiembre u octubre del año pasado con las distintas instituciones fiscalizadoras, hemos visto que hay ciertos estándares que se repiten.

En Chile se cultivan tres tipos de salmones: el salmón del Atlántico, el salmón del Pacífico y la trucha arcoíris. Todos ellos tienen un estándar, es decir, son repetibles, porque es un producto que se busca comercializar hacia el exterior. Por lo tanto, si el producto se desvía mucho de esos estándares, podría ser eventualmente un pescado asilvestrado, pero lo más probable es que no lo sea. Aún menos probable sería si ese producto cuenta con una etiqueta y una marca de alguna empresa que produce en Chile y, además, está a la venta en nuestros mercados, aunque esos productos -me atrevería a asegurarlo- no se comercializan por esas vías.

De todas maneras, nos preocupa ese pescado asilvestrado, porque, si han disminuido los robos en la industria, eso podría deberse al aumento de los robos desde los centros de cultivo, como mencionaron los representantes de Sernapesca.

Entonces, hay varias vías para abordar el problema de un salmón que está en una feria libre, ya que este pudo haber sido robado en ruta o sustraído desde un centro de cultivo, lo que es más grave aún, porque ese producto no necesariamente está apto para el consumo humano. El salmón está dentro de un camión con destino a un puerto, pero si esa carga cae en actividades delictuales, ya no se puede dar garantías de nada.

Por otro lado, el salmón que está en una jaula, que es robado, eventualmente no está apto para ser consumido por nadie. En ese caso, hay un riesgo adicional.

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

Tiene la palabra el señor Luis Antonio Ramírez.

El señor **RAMÍREZ**, Luis Antonio (gerente División de Logística, Camanchaca S.A.).- Señor Presidente, me acaban de hacer una pregunta y tengo una respuesta extraordinaria.

En la macrozona centro sur hay cinco aeropuertos sustantivos importantes; de esos cinco, cuatro están certificados para vuelos *full* carga.

Nuestra compañía -este caballero y yo-, previamente a la pandemia, abrimos el aeropuerto de Puerto Montt para carga. Así volamos con salmón desde Temuco y volamos con salmón, en forma continua y permanente, desde Concepción; primero, con escala en Santiago, y con fecha 20 de enero de 2020 se produjo la primera exportación de pescado directamente desde una región a Estados Unidos, siendo la empresa Salmones Camanchaca la que lo hizo, en compañía de LAN.

¿Cuál es el problema? Tenemos la mejor infraestructura, podríamos disminuir ostensiblemente nuestra huella de carbono, pero el problema radica en que todos los contratos de licitación y operación de los aeropuertos no tienen como objeto la carga; por lo tanto, a los concesionarios no les interesa la carga.

Finalmente, si bien nosotros hemos mantenido una operación abierta por Concepción, donde volamos de forma sustantiva en relación con nuestro volumen, es un esfuerzo muy complejo, pese a que tenemos una ventaja competitiva, que, en rigor, no estando bien utilizada. Es atroz. Es una vergüenza.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Agradezco, don Luis Antonio, su explicación, porque, como se dio cuenta, soy ignorante en varios temas.

El señor **RAMÍREZ**, Luis Antonio (gerente División de Logística, Camanchaca S.A.).- No tanto, diputado.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Uno de los temas es este.

Usted habló del aeropuerto de Santiago, y si hubiese dicho que, eventualmente, se hace en el Carriel Sur, en Punta

Arenas, obviamente no le habría preguntado nada, pero usted nombró solo el aeropuerto de Santiago y, como soy muy localista y regionalista, me preocupé.

No seguiré insistiendo, porque usted me educó en un tema que yo desconocía.

Termino, Presidente, contándoles a todos los presentes que me encanta pelear y, como me encanta pelear, me he ganado muchos enemigos. Este es mi segundo período como parlamentario, y, pudiendo ir un tercero, no voy más. Estoy decepcionado de la política, decepcionado de lo que está pasando en el país, por lo que, cuando hayan terminado estos dos años restantes, ya no los molestaré más.

Gracias, Presidente.

El señor **RAMÍREZ**, Luis Antonio (gerente División de Logística, Camanchaca S.A.).- Muy por el contrario, creo que usted ha sido, en este sentido, un permanente impulsor, y necesitamos todo el apoyo para darle continuidad a esta operación. Mencioné Santiago y también cuatro aeropuertos regionales, y lo hice *ex profeso*, para generar la pregunta, y veo que efectivamente generó la respuesta que esperaba de usted.

Gracias.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Quiero agradecer a cada uno de los invitados que han sido convocados y que han asistido a esta sesión, que para nosotros es importante, para ir cerrando y preparando las conclusiones que serán votadas en abril.

Asimismo, agradezco al gobierno regional por facilitarnos las dependencias para sesionar; a don Matías Lindhorst, nuestro abogado Secretario; a don Fernando García, abogado ayudante, por estar con nosotros acá, representando a la Cámara de Diputados; también a Paula Batarce, secretaria

ejecutiva, quien está a través del Zoom; y a los profesionales del canal de la Cámara de Diputados, quienes han transmitido esta sesión en vivo.

De manera especial, quiero agradecer al diputado Roberto Arroyo, por solicitar que esta sesión se realizara en la Región del Biobío, como una señal clara de descentralización, para que podamos estar en los territorios, en las regiones, en las provincias, tratando estos temas de seguridad; y a la diputada Clara Sagardía, que está muy pendiente.

Tengo la convicción de que esta comisión llegará a buenas conclusiones, de manera transversal, tanto desde el punto de vista legislativo, administrativo, como respecto de la alianza público-privada.

Habrà un antes y un después; esa es la voluntad de cada uno de los parlamentarios que forman parte de esta comisión: diputados de la Región de Los Lagos, de La Araucanía y de la Región del Biobío.

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

-Se levantó la sesión a las 12:25 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.