

SESIÓN 5ª ORDINARIA DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA (CEI 25) ENCARGADA DE RECOPIRAR ANTECEDENTES SOBRE LOS ACTOS DEL GOBIERNO ENTRE LOS AÑOS 2018 Y 2023, EN RELACIÓN CON EL RESGUARDO Y FISCALIZACIÓN DE LA SEGURIDAD PORTUARIA EN LAS VÍAS MARÍTIMAS DE ENTRADA Y SALIDA DEL TERRITORIO NACIONAL, CORRESPONDIENTE A LA 371ª LEGISLATURA, CELEBRADA EL DÍA LUNES 2 DE OCTUBRE DE 2023, DE 11:34 A 13:00 HORAS

SUMARIO: Se escuchó sobre la materia de investigación al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Juan Carlos Muñoz Abogabir y al Jefe Nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado, Prefecto Inspector Sr. Paulo Contreras Cortés en representación del Director General de la Policía de Investigaciones de Chile.

I.- PRESIDENCIA

Presidió la sesión, el diputado **Jorge Brito Hasbún**, actuó como Abogado Secretario de la Comisión, el señor **Roberto Fuentes Innocenti**, como Abogada Ayudante, la señora **Francisca Navarro Moyano** y como secretaria, la señora **Mabel Mesías Chacano**.

II.- ASISTENCIA

Asistieron en forma presencial, las diputadas integrantes de la comisión señoras Carolina Marzán, Francesca Muñoz González y Ximena Ossandón Irrázaval; y los diputados señores Jorge Brito Hasbún, Andrés Celis Montt, Tomás de Rementería y Luis Sánchez Ossa.

Asistieron en forma telemática, la diputada integrante de la comisión señora Camila Rojas Valderrama; y los diputados integrantes de la comisión señores Miguel Ángel Calisto Águila y Álvaro Carter Fernández.

Asistieron como invitados en forma telemática, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Juan Carlos Muñoz Abogabir y el Jefe Nacional Antinarcóticos y contra el Crimen Organizado, Prefecto Inspector Sr. Paulo Contreras Cortés.

III.- VARIOS

- Se alcanzaron los acuerdos indicados en el acápite de acuerdos.

IV.- CUENTA

Se han recibido los siguientes documentos:

- Excusas para asistir a la sesión del día de hoy por parte del Director General Subrogante de la PDI por razones de agenda, no obstante, en su reemplazo participará el prefecto inspector Paulo Contreras, jefe Nacional de Antinarcóticos y contra el crimen organizado.

Se tomó conocimiento

V.- ACUERDOS

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

1.- REQUERIR LA PRÓRROGA DEL PLAZO INICIALMENTE CONCEDIDO PARA EL TRABAJO DE LA COMISIÓN.

2.- CELEBRAR LA PRÓXIMA SESIÓN ORDINARIA EN LA SEDE DE LA EMPRESA PORTUARIA DE SAN ANTONIO (EPSA), EL DÍA JUEVES 12 DE OCTUBRE PRÓXIMO, EN HORARIO A DEFINIR.

(INVITAR EN SU MOMENTO AL SEÑOR MAURICIO FUENTES, PDI DE SAN ANTONIO)

3.- CONSTITUIR UN SUBCOMITÉ PARA DESARROLLAR EL COMETIDO DE ESTA COMISIÓN EN LOS PUERTOS DE LAS REGIONES DEL BIOBÍO Y DE ARICA-PARINACOTA, DE MANERA PRESENCIAL -O TELEMÁTICA, SI ES EL CASO-, EN FECHAS Y HORAS A DEFINIR.

VI.- ORDEN DEL DÍA:

La comisión se reunió con el propósito de escuchar, al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Juan Carlos Muñoz Abogabir y al Jefe Nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado, Prefecto Inspector Sr. Paulo Contreras Cortés en representación del Director General de la Policía de Investigaciones de Chile, quienes expusieron al tenor de la materia contenida en el mandato.

Las exposiciones de los invitados y las intervenciones de las diputadas y diputados constan en detalle en el acta taquigráfica confeccionada por la Redacción de Sesiones de la Cámara de Diputadas y Diputados, que se inserta a continuación.

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE RECOPIRAR ANTECEDENTES SOBRE LOS ACTOS DEL GOBIERNO ENTRE LOS AÑOS 2018 Y 2023, EN RELACIÓN CON EL RESGUARDO Y FISCALIZACIÓN DE LA SEGURIDAD PORTUARIA EN LAS VÍAS MARÍTIMAS DE ENTRADA Y SALIDA DEL TERRITORIO NACIONAL

SESIÓN EN FORMATO MIXTO:

(Presencial y vía telemática)

Sesión 5ª, celebrada en lunes 2 de octubre de 2023,
de 11:34 a 12:54 horas.

Preside el diputado Jorge Brito y, de manera accidental, el diputado Luis Sánchez.

Asisten las diputadas señoras Carolina Marzán, Francesca Muñoz, Ximena Ossandón y Camila Rojas, y los diputados

señores Álvaro Carter, Andrés Celis y Tomás de Rementería.

Concurren, en calidad de invitados, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz Abogabir; en representación del director general de la Policía de Investigaciones de Chile, el jefe nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado, prefecto inspector señor Paulo Contreras Cortés; el jefe de la Brigada Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado de San Antonio, subprefecto señor Mauricio Fuentes, y el jefe del Departamento de Inteligencia de la Jefatura Nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado, subprefecto señor Javier Valenzuela.

TEXTO DEL DEBATE

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

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

El acta de la sesión 3ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 4ª se encuentra a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

El señor **BRITO** (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra sobre puntos varios.

Ofrezco la palabra.

Respecto de los horarios y del plan de trabajo que le corresponde a la comisión, dado que el próximo lunes 9 de octubre es feriado y tenemos comprometido materializar la visita al puerto de San Antonio y, eventualmente, a algún otro puerto del país, podríamos acordar la concreción de esto para el jueves 12 de octubre en el puerto de San Antonio, a fin de que pueda participar la mayor cantidad de parlamentarios.

Entiendo que el *quorum* mínimo de funcionamiento son cuatro parlamentarios, quienes ya habrían manifestado su

disponibilidad para asistir ese día y también la posibilidad de recibir telemáticamente o de autorizar a una delegación de la comisión para que visite algún puerto de la Región del Biobío, además de recibir, de manera remota, a algunas autoridades del puerto de Arica. Eso es lo que habíamos analizado como plan de trabajo de la comisión, además de constatar el avance o la implementación del escáner de contenedores anunciado, a más tardar, para octubre en el puerto de San Antonio, que es uno de los antecedentes que fundamentan la constitución de esta comisión investigadora.

Sobre este punto, les ofrezco la palabra a los integrantes de la comisión.

Tiene la palabra la diputada Carolina Marzán.

La señora **MARZÁN** (doña Carolina).- Señor Presidente, yo podría asistir, si se permite la conexión vía telemática el jueves 12, pero sería muy complejo si se hace una sesión secreta. Desgraciadamente, tengo actividades agendadas en la región desde hace rato y ese día, en particular, no las puedo postergar, aunque, por cierto, lo intentaré.

Ahora, sé que es complejo, porque la comisión funcionaría en terreno. Entonces, telemáticamente es imposible, pero también es complejo buscar un reemplazo y solicitar a otro colega que asista, porque soy de la región. En suma, es una situación particularmente difícil para ese día.

El señor **BRITO** (Presidente).- Entendemos que hay otros compromisos. Quizá, en el espacio donde sesionemos dentro de la empresa portuaria u otro, podríamos consultar si hay condiciones estables de conexión para transmitir la sesión, y de esa manera usted pueda acompañarnos.

De igual modo, vamos a levantar información, la cual será enviada a la comisión, a efectos de que sea consignada en el informe; pero, se entienden las complejidades respecto de la asistencia de algunos parlamentarios.

Tiene la palabra la diputada Ximena Ossandón.

La señora **OSSANDÓN** (doña Ximena).- Señor Presidente, envío un saludo a todos los asistentes.

Uno siempre tiene agenda en terreno, pero efectivamente estamos muy encima de la fecha de citación de la sesión. En esa línea, no tengo problemas para ir, pero tratemos

de encontrar una fecha que sea mejor para todos, porque imagino que la diputada Marzán tiene especial interés de concurrir a ese lugar. Todos sabemos que es algo complicado. Por eso, tratemos de llegar a acuerdo, pues todos tenemos actividades en terreno ese día. Hay diputados que tienen compromisos territoriales, en virtud de los cuales les resulta muy importante estar en sus distritos. Entonces, una posibilidad es el jueves y otra el viernes.

Por lo tanto, propongo que tengamos una conversación a través de WhatsApp, para determinar qué día le conviene a todos.

El señor **BRITO** (Presidente).- Perfecto, acogemos la propuesta.

Entonces, si les parece, acordaríamos nuestra visita a terreno, dejando la coordinación del grupo de WhatsApp a la Secretaría de la comisión, para definir un horario en el que pueda participar la mayor cantidad de sus integrantes.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Del mismo modo, en relación con los puertos de la Región del Biobío y el de Arica, acordaríamos proceder de la misma forma, a objeto de precisar si se conectan telemáticamente o autorizamos a los integrantes de la comisión para que acudan en representación de esta a una visita inspectiva a sus instalaciones.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Asimismo, solicito el acuerdo para ampliar el plazo de funcionamiento de la comisión por 15 días más, a fin de disponer del tiempo suficiente para levantar todos los antecedentes y comenzar a elaborar el informe.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El director general de la Policía de Investigaciones de Chile, debido a la contingencia, ha presentado sus excusas por no poder asistir a esta sesión. Sin embargo, en su representación, concurre, de manera telemática, el jefe nacional de la Unidad de Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado, prefecto inspector señor Paulo

Contreras Cortés, perteneciente al Alto Mando de la Policía de Investigaciones, a quien agradecemos que asista para exponer ante la Comisión Especial Investigadora sobre Seguridad Portuaria.

Entendemos que las distintas instituciones han hecho los mayores esfuerzos para garantizar la vigencia del Estado de derecho y la seguridad en el tráfico marítimo y en los puertos del país. Sin embargo, hay temas de normativa y de gobernanza, además de falta de inversión pública en la materia, razón por la cual la comisión investigadora se ha constituido de forma transversal, buscando levantar antecedentes para propiciar los cambios que sean necesarios en la reglamentación o en los planes de inversión, para garantizar la seguridad y el control del tráfico marítimo en los puertos de nuestro país.

Tiene la palabra el prefecto inspector señor Paulo Contreras, de la Policía de Investigaciones de Chile.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Muy buenos días, señor Presidente. Por su intermedio, saludo a todos los honorables diputados presentes y también a quienes se encuentran conectados vía telemática.

Soy portador de los saludos de nuestro director general, señor Sergio Muñoz Yáñez, quien en este momento se está preparando para asistir durante la tarde a otra comisión de este honorable Congreso Nacional. Por lo tanto, me ordenó que, en su representación, les entregue la información que requieran para que tengan una mejor apreciación sobre lo que está pasando respecto del tema que los convoca.

Haremos una presentación bastante general, porque el tema es amplio. Para ello, también me acompañan el jefe de la Brigada Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado (Brianco) del Puerto San Antonio, subprefecto Mauricio Fuentes, y el jefe del Departamento de Inteligencia de la Jefatura Nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado (Jenanco), subprefecto Javier Valenzuela.

Señor Presidente, estamos llanos a responder las consultas que nos realicen. Sin embargo, si por la complejidad de la información involucrada no somos

capaces de hacerlo en este momento, podemos hacerles llegar las respuestas posteriormente.

Respecto del Puerto San Antonio y de la situación marítima de nuestro país, en cuanto al involucramiento de las capacidades portuarias en el narcotráfico, tenemos que informar que no apreciamos que vaya a haber una situación como la que, desafortunadamente, ha salido publicada en algunos medios especializados. No decimos eso con el ánimo de restar importancia a la problemática, sino de tratar de acotarla para aportar en la construcción de un diagnóstico que favorezca la acertada toma de decisiones en materia legislativa, que es el ámbito que ustedes desarrollan, y, en nuestro caso, para adoptar estrategias operativas para enfrentar el fenómeno. Digo esto porque hace poco tiempo se afirmó en algunas publicaciones -sobre las que nos tenemos que hacer cargo como parte del sistema- de las Naciones Unidas y de la jefa de la Comisión Interamericana para la Fiscalización de Estupefacientes que, entre otras cosas, como país nos habíamos transformado en una especie de corredor del narcotráfico internacional, y que también había una significativa y desafortunada participación en estos delitos del puerto de San Antonio.

A partir de las investigaciones que hemos desarrollado y del conocimiento adquirido por medio de las mismas, tenemos que ser responsables en hablar solo de las presunciones y premisas que construimos a partir del indicio que levantamos en esas investigaciones. Ello es bastante diferente a lo expresado en esa publicación, porque las veces que ha caído droga en puertos extranjeros, transportada por buques que salieron de puertos chilenos, no necesariamente significa -y así lo indica la evidencia- que esa carga fue introducida ilícitamente en contenedores que salieron del puerto de Chile.

Cuando los buques salen de nuestro país, desarrollan una ruta y, por lo general, recalán a lo menos en el puerto del Callao, en Perú, y en el puerto de Buenaventura, en Colombia, y, desafortunadamente, hay evidencia que vincula a este último como uno de los lugares más activos en materia de narcotráfico internacional. Por lo tanto,

los buques nuestros que llevan carga a Europa pueden ser objeto, potencialmente, de contaminación en esos lugares, en la modalidad denominada gancho ciego.

Dicha modalidad tiene dos submodalidades. Una es la de acceder de manera subrepticia al contenedor cuando este se encuentra en superficie, es decir, cuando es retirado del buque e instalado en el puerto para volver a acomodar carga que está saliendo desde Colombia, y en esa circunstancia acceden a ellos y reemplazan los sellos para introducir droga.

La otra modalidad consiste en cargar la droga cuando los buques se encuentran en alta mar, es decir, una vez que han salido de ese puerto, o cuando circulan a la altura de ese puerto, eventualidad en que son abordados por equipos de lanchas rápidas que toman el control de la embarcación y proceden a reventar los sellos de clausura de estos contenedores para introducir la droga. La mayoría de las veces estamos hablando de ese tipo de casos.

Entonces, cuando el buque entra en esta configuración ficticia -para tratar de graficar lo que pasa- y recalca en puertos como los de Rotterdam o de Barcelona, eventualmente viene desde un puerto chileno, lo que significa que proviene de un puerto seguro o que aún es considerado como tal, lo que favorece que dicho buque no se quede mucho rato en gira y tenga prioridad para proceder al desembarque.

Por lo tanto, esa capacidad que tienen nuestros buques, de tener una buena representación por provenir de un país que todavía cuenta con sistemas de seguridad adecuados, es motivo de interés por parte de los grupos criminales, que se aprovechan de esta cualidad para intentar evadir o, a lo menos, tener posibilidades de éxito al evitar aforos físicos a los cuales muchas veces son sometidas las cargas que proceden de otros países considerados complejos en materia de narcotráfico.

Sin perjuicio de aquello, en este ejercicio es interesante destacar que, en materia de investigación criminal, como Policía de Investigaciones, desde 2017 a 2023 tenemos cuatro casos en los que, efectivamente, organizaciones criminales extranjeras accedieron a

nuestro territorio; quisieron ingresar cantidades significativas de droga, con la intención de que fuera ingresada a través del sistema de contenedores para ser exportada.

Esos casos son los siguientes.

En 2017, la denominada Operación Okesi, en el Puerto de Antofagasta, oportunidad en la cual se neutralizó un cargamento de 183 kilos de clorhidrato de cocaína que pretendía ser exportado; en 2020, el Caso San Diego, que ocurrió en el puerto de Valparaíso, dio cuenta de..

El señor **BRITO** (Presidente).- Señor Contreras, ¿cómo se llama la operación de 2017?

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Se denomina Operación Okesi.

El señor **BRITO** (Presidente).- Muchas gracias.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Posteriormente, en 2020, tenemos una nueva operación, el Caso San Diego, que fue vinculado al puerto de Valparaíso, oportunidad en que fueron neutralizadas cerca de 2.2 toneladas de clorhidrato de cocaína; en 2021, Operación Caso Vendimia, mismo puerto, oportunidad en que se neutralizó un cargamento de 61 kilogramos de cocaína. Finalmente, en 2023, se desarrolló una operación a través del Programa Global de Control de Contenedores, que permanentemente nos tiene coordinados, entre otros, con el Servicio Nacional de Aduanas y, a través de este, con las aduanas de, en este caso, Bolivia, donde fue posible levantar perfil de riesgo en una operación que pretendió sacar por el puerto de Arica 2,157 toneladas de cocaína base. Eso sí es particularmente de interés o de ocupación de parte nuestra, porque más allá de ser un nuevo intento de sacar drogas por el puerto de Arica, pone en evidencia dos situaciones, que son complejas, para tener en consideración.

La primera es que, como consecuencia del tratado de 1904, las cargas provenientes del puerto de Arica gozan de cierto grado de franquicia, para evitar ser objeto de aforos físicos al momento de ingresar a Chile desde Bolivia y salir por el puerto de Arica.

Se debe tener una cantidad significativa de indicios y convicción de parte del Ministerio Público para instalar toda una coordinación internacional, que se debe hacer vía Cancillería, para notificar a la contraparte boliviana que las cargas van a ser objeto de revisión, porque eso, de alguna forma, compromete la soberanía económica comercial de Bolivia frente a las cláusulas de un tratado.

En segundo lugar, en este caso estamos hablando de una organización que quiso sacar hacia Alemania, vía Bélgica, más de dos toneladas de cocaína base. Eso es bastante poco usual, porque el mercado de consumo adicto en Europa favorece el tráfico de clorhidrato de cocaína, no de cocaína base. Por lo tanto, esto da cuenta de un cambio de tendencia que se está instalando a nivel de narcotráfico mundial, sobre todo pospandemia, que tiene como contraparte la evidencia que se encontró en España hace poco, cerca de marzo, oportunidad en que la Guardia Civil neutralizó un laboratorio de transformación que tenía capacidad para transformar de cocaína base a clorhidrato de cocaína la sustancia que ellos ingresaban a la península.

En este caso, creemos que estamos en presencia de una organización similar, que tiene una capacidad, como la de Europa, de contar con un laboratorio que le permite la transformación de cocaína base a clorhidrato. Esto tiene algún grado de explicación tentativa, por el costo de una y otra sustancia. La elaboración y adquisición de cocaína base tiene un precio menor que elaborar y adquirir acá, en Sudamérica, clorhidrato de cocaína e instalarlo en Europa, pero ese precio menor se compensa con la posibilidad, a través de estos laboratorios, de transformar finalmente esa cocaína base en clorhidrato.

Pensamos que había sido un caso particular ocurrido en España, pero la incautación que realiza precisamente la Brigada Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado de San Antonio en Arica, con la participación del fiscal del Sistema de Análisis Criminal y Focos Investigativos (Sacfi) de Valparaíso, permitió levantar información, que todavía es parte del proceso analítico que lleva el Departamento de Inteligencia, para saber, vía cooperación

con la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol), a qué tipo de organizaciones nos estamos enfrentando, porque, sin duda alguna, la capacidad de logística que demanda la implementación de laboratorios clandestinos es una situación a considerar. Presidente, por su intermedio, me gustaría saber si existe alguna pregunta en particular o un punto de interés que pudiéramos resolver para dinamizar un poco este relato.

Muchas gracias.

El señor **BRITO** (Presidente).- Muchas gracias, inspector. Tiene la palabra la diputada Ximena Ossandón.

La señora **OSSANDÓN** (doña Ximena).- Señor Presidente, agradezco la exposición y la disposición que la PDI siempre tiene respecto de esta materia.

Quiero consultar sobre algo que no se tocó tanto en la exposición, ya que hablamos más bien de lo que sale, pero nos falta un poco de información de cómo funciona la PDI respecto de lo que entra, o sea, qué función tiene en esa materia.

Creo que es importantísimo saber cuál es el rol de la PDI y dónde topa. Tenemos claro que el tema Aduanas está más bien regido por el Servicio de Impuestos Internos, con el fin de recaudar. Cuando lo conversamos normalmente, más en privado, entendemos que la PDI se ve un poco topada en su quehacer. En ese sentido, quiero saber cómo funcionan cuando va entrando la droga. No es que no me importe lo que va saliendo, pero me importa muchísimo saber cómo entra y cuál es la labor de ellos al respecto.

Por otro lado, quiero que especifique más lo concerniente Bolivia. Por lo que usted explicó, sabemos que ahí hay un tema, parece que se debe avisar, a través de Cancillería, que se revisará. Me parece que deberíamos tratar ese tema más en profundidad, porque en todos los puertos, en todos los lados, se revisan las entradas y las salidas, independientemente de cuál sea el país o el Estado que las esté utilizando.

Entonces, ¿existe alguna recomendación? Le agradezco que nos indique eso, con el fin de incluirlo en el informe.

Ojalá el día de mañana existan ciertos cambios o acuerdos entre Bolivia y Chile, para que esto sea bastante más expedito, en favor de todo el mundo.

Muchas gracias.

El señor **BRITO** (Presidente).- Por mi parte, quiero consultar si el contrabando que han detectado, además de drogas, es de otro tipo, ya que pueden ser armas o falsificación de productos de marca. Quiero saber si ha habido algún alza que haya levantado alertas. Asimismo, si nos pueden dar luces de cómo ven desde la Policía de Investigaciones las actividades portuarias.

Por lo que he podido leer en medios informativos de otros países, el crimen organizado busca por distintos lugares permear la logística portuaria, en algunos casos cooptando a trabajadores portuarios o, incluso, en algunos casos, secuestrándolos para obtener información de interés, en otros casos con los mismos fiscalizadores de Aduanas.

Me pierdo respecto de si la PDI tiene alguna responsabilidad preventiva o solo entra en actividad cuando hay una línea de investigación por parte del Ministerio Público. Ojalá nos pueda dar mayores antecedentes para comprender la actividad portuaria y cómo la PDI es parte del sistema que tiene el Estado para prevenir y, en otros casos, para investigar y dar con los responsables de delitos.

Tiene la palabra el prefecto, señor Paulo Contreras.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Señor Presidente, respecto de lo señalado por la diputada Ximena Ossandón, efectivamente nos coordinamos.

El sistema de seguridad de justicia chileno, como todos los demás, es bastante perfectible, pero funciona muy bien. Creo que es una de las fortalezas que tiene la institucionalidad y la gobernanza de nuestro país frente a la criminalidad organizada. Siempre faltará un delta por mejorar, pero las organizaciones, los servicios y la normativa que hasta el momento existen permiten enfrentar con bastante eficiencia lo que estamos viviendo. Prueba de ello es que, en ciertos comportamientos criminales, como en algunas estructuras venezolanas que han estado

operando en este último tiempo en Chile, es precisamente nuestro país el que ha dado mejor cuenta de ellos.

Otras fuerzas policiales de Sudamérica han venido a aprender la manera en que se ha desarrollado la metodología. Me refiero al sistema, que incluye no solo a la PDI, sino también al Ministerio Público, a la Unidad de Análisis Financiero (UAF) y al Servicio Nacional de Aduanas. Eso ha permitido enfrentar esta dinámica.

El caso del narcotráfico no es una excepción. Si bien seguimos teniendo como principal ruta de ingreso las vías terrestres, porque limitamos con dos de los tres productores de cocaína del mundo, ha habido un cambio de tendencia en el aumento de tráfico marítimo como consecuencia de la realidad pospandemia.

El cierre de las fronteras ordenó y, de alguna manera, condicionó un poco el tema del comercio internacional y favoreció el traslado de grandes volúmenes por vía marítima. Eso, de alguna manera, nos tiene con algún grado de ocupación, tratando dotar de personal suficiente a las brigadas cabezas de puerto y activando el área de crimen organizado dentro de las mismas brigadas, para ir tomando control de aquella información, que justamente está en los puertos, y muchas veces subyace al día a día, a fin de captar y analizar esa información y participar en el direccionamiento de nuevas estrategias que nos permitan anticipar estos escenarios.

El caso terrestre, como indicó la honorable diputada, efectivamente es el más alto. Hoy tenemos cerca de 24.000 kilos de droga incautada, de la cual la que tiene mayor ingreso a nuestro país y de mayor circulación sigue siendo cannabis. La cantidad de cannabis es considerable. Según el informe, esta sigue siendo la droga de mayor utilización en nuestro país, mediante el ingreso desde Paraguay vía Bolivia, y, desafortunadamente, con un incremento de su cultivo en el territorio nacional. A la fecha, tenemos exactamente 24.109 kilos de droga incautada, con una variable de -2 por ciento respecto del año pasado. A esta fecha, en 2022 teníamos 24.647 kilos, pero hoy 24.109 kilos. De aquella, 17.000 kilos son de cannabis, aproximadamente 5.000 kilos de cocaína base y cerca de 1.800 kilos de clorhidrato. Indudablemente,

cuando vemos esa cantidad de droga que ingresa y que tiene cierta paridad respecto del año pasado, sigue indicando que es la ruta terrestre la de mayor permeabilidad para nuestro país.

Independientemente de que existan organizaciones que quieran utilizar puertos y algunas de ellas aprovecharse, como es la condición del tratado de 1904 con Bolivia - como todos bien conocemos de la pérdida de la mediterraneidad boliviana-, ya que al momento de construir ese tratado se obligó a conceder algunas franquicias al país altiplánico en materia de comercio internacional, sigue siendo la ruta terrestre la de mayor utilización y el cannabis la droga de mayor ingreso.

¿Qué es lo que ha ido cambiando? En pospandemia, al estar cerradas las rutas terrestres, hubo una baja en el ingreso de cocaína y de clorhidrato. Hubo un alza en el cultivo y el tráfico de cannabis en el país, como también un incremento considerable del ingreso de drogas de síntesis, que venían principalmente de Holanda y Bélgica. La última investigación, denominada Ala Norte, una operación realizada en conjunto vía Europol con la policía holandesa, indica que tuvimos la incautación de más de 500.000 unidades de MDMA, o conocido comúnmente como éxtasis. Eso era un cambio cerca del 300 por ciento respecto de la incautación del año anterior.

¿Por qué se da aquello? También es materia de investigación, porque seguimos creyendo que no se trata de que nuestro país se esté transformando en un consumidor de drogas de síntesis, porque el consumo de aquellas sustancias es un ecosistema bastante restringido, sino que existe la posibilidad real de que organizaciones europeas estén permeabilizando su tráfico, tratando de llegar a centros de consumo de mayor potencia, como en los casos de Argentina y de Brasil, principalmente, por medio de rutas chilenas.

¿Cómo comprobamos o, a lo menos, nos acercamos a poder comprobar esa hipótesis? Porque la droga venía oculta en vehículos y maquinarias que tenían como destino final a Bolivia, a través del método de la reexpedición de cargas. La situación boliviana, de alguna manera, presenta una situación de permeabilidad en ambos

sentidos. En la droga que pretenden sacar organizaciones criminales por puertos del norte preferentemente, como en el ingreso de drogas y de armas, que hemos encontrado con destino final o próximo Bolivia y de ahí organizaciones de mayor poder como las organizaciones propias del tipo brasileño o paraguayas que se encuentran en el sector de la triple frontera.

El señor **BRITO** (Presidente).- Señor prefecto, ¿puede describir nuevamente la última operación de contrabando con destino a Bolivia?

La diputada Carolina Marzán lo ha solicitado y yo también, puesto que no me queda claro cuál fue la descripción de los hechos.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Señor Presidente, la operación es Ala Norte, se trata de una operación que se ha desarrollado en cuatro procedimientos diferentes y que ha permitido la incautación total de 518.000 comprimidos de éxtasis con un peso de 322 kilos. En cuatro procedimientos diferentes coordinados, tanto por la policía holandesa como por el Servicio Nacional de Aduanas, nuestro.

¿Está bien la información para la honorable diputada?

El señor **BRITO** (Presidente).- Sí. ¿A través de qué método fue detectado esto? ¿Iba con destino a Bolivia, pero usted dijo vehículos y maquinarias?

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado) [vía telemática].- Sí, señor Presidente. Lo que pasa es que el *modus operandi* de ocultamiento de estas sustancias era al interior de vehículos que salían de Europa vendidos en Bolivia.

El señor **BRITO** (Presidente).- Perfecto.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- El vehículo pasa por el sistema de reexpedición, lo mismo que las maquinarias que llevaban, que se encontró tanto en vehículos como en maquinarias. Desafortunadamente, es un *modus operandi* bastante usual, al cual nos encontramos afectados de ser objeto por parte de estas organizaciones altiplánicas.

El señor **BRITO** (Presidente).- Perfecto. Muchas gracias.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Además, creo que había un honorable diputado con una consulta de contrabando de armas y de cigarrillos.

El señor **BRITO** (Presidente).- Sí. Yo le consulté si las drogas era la principal línea de investigación o habían crecido algunas otras líneas relacionadas con el contrabando de armas o de artículos falsificados.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Señor Presidente, las organizaciones criminales siguen teniendo como objetivo principal el narcotráfico, por lo menos en nuestro país. Pero, hemos tenido una evolución de las mismas, ya que han empezado a participar activamente en la trata de personas con fines de explotación sexual, como en algunos ingresos de armas que se han sorprendido con destino final a Bolivia, armas que entran por partes. Principalmente, hablamos de armas semiautomáticas o pistolas del tipo Glock, que son bastante fáciles de desarmar. Entonces, al momento de elevar sus permisos de importación y activar toda la cadena de comercio internacional, esas especies son declaradas como artefactos de segunda línea, como componentes o accesorios, y no principalmente como armas.

Entonces, si no existe una alerta en el puerto de origen o un perfilamiento de riesgo por parte de los elementos analíticos nuestros y del servicio de Aduanas, es altamente probable que solamente con el aforo documental esa carga pueda pasar, porque no va a reflejar ningún elemento que indique que sea oportuno interrumpir.

En el caso de la operación de incautación de armas que hubo en Antofagasta durante este año, esas cargas iban con destino a Bolivia y fue consecuencia de un perfilamiento tanto en el puerto de origen por parte de autoridades norteamericanas, que detectaron desde Miami, como de Iquique y de Antofagasta, por medio del Sistema Nacional de Aduanas.

De alguna manera, ahí es donde nos refugiamos en que estas conductas siguen teniendo cierto nivel de participación en el entramado criminal, sea a través del narcotráfico, de la trata de personas y del contrabando

de especies electrónicas, de cigarrillos y de armas. Quizá, eso es algo que hoy nos sorprende con mejores posibilidades de éxito que las que teníamos anteriormente, por la nueva ley de control de armas y su reglamento que se está operacionalizando, como también la ley contra el crimen organizado y aquella que modificó la ley N° 20.000. En conjunto, son una batería de instrumentos jurídicos que a la policía, en particular, permite aspirar a desarrollar con mayor capacidad de éxito este tipo de operaciones de unas organizaciones constantemente cambiando y mutando. Eso podría decir en el caso del contrabando.

Estamos y nos declaramos atentos a incrementar nuestras capacidades investigativas, junto con el Ministerio Público, para hacernos cargo de aquel contrabando que falsifica especies electrónicas fundamentalmente, porque el daño comercial que tiene ese contrabando es bastante alto y criminalmente tiene muy poco impacto. Las organizaciones criminales buscan aquello que les dé mayor rédito en lo económico, pero también en el sentido de ser sorprendidas la pena a la cual eventualmente vayan a ser objeto después de un juicio, sea baja.

La realidad es que en el caso del contrabando, en general, son penas bastante bajas, fácilmente absorbibles por las organizaciones criminales como parte del costo de operación.

En relación con la actividad portuaria, como dije al inicio de mi intervención, estamos bastante coordinados con el Servicio Nacional de Aduanas, tenemos una muy buena relación profesional. Somos parte del Sistema de Inteligencia Nacional, por medio de nuestra jefatura Nacional de Inteligencia Policial, que nos permite dar cuenta de una obligación legal. Tenemos establecido por ley prevenir actos atentatorios contra la estabilidad de los organismos fundamentales del Estado. Eso, de alguna manera, nos sitúa frente al crimen organizado como una amenaza a considerar.

Es por ello que en la jefatura contra el crimen organizado, jefatura que tengo la responsabilidad de liderar el día de hoy, nos preocupamos de las actividades criminales y de la persecución de estas en el ámbito de

las facultades propias del Ministerio Público. Asimismo, por medio de nuestra jefatura nacional de Inteligencia Policial, los dos dependemos de la misma subdirección, apuramos procedimientos investigativos y analíticos que nos permitan, por la ley de Inteligencia, poder recabar información y complementarla, llegado el momento, con las investigaciones que estamos desarrollando en el área de crimen organizado.

Muchas gracias.

El señor **BRITO** (Presidente).- Es una buena noticia que exista la coordinación necesaria.

Desde el Congreso Nacional, particularmente desde la Cámara, queremos propiciar todos los cambios para que haya mayor colaboración entre los distintos servicios públicos, porque tenemos el mismo interés común que resguardar, por lo que, agradecemos los antecedentes que se han presentado. Además, sería bastante provechoso que en la visita que, eventualmente, tendremos como comisión al puerto de San Antonio, si lo permite la carga y las responsabilidades laborales, nos pudiera acompañar el subprefecto Mauricio Fuentes, quien se encuentra con usted, prefecto inspector, a fin de que, desde la óptica de la seguridad en la cual trabaja la PDI, podamos realizar la visita al puerto de San Antonio.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado) [vía telemática].- A vuestras órdenes, señor Presidente. Por supuesto que el señor Fuentes estará atento a la coordinación que le impartan desde nuestro enlace en el Congreso, a objeto de estar presente el día que lo requieran en el puerto, recibirlos en la unidad y satisfacer vuestras consultas. También, si a partir de aquello, después del análisis propio que ustedes realicen de la información que someramente hemos tratado de aportar, se generen preguntas específicas, estamos a vuestras órdenes para responder los oficios que estimen pertinentes.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **BRITO** (Presidente).- Muchas gracias, prefecto inspector señor Paulo Contreras.

Tiene la palabra la diputada Carolina Marzán.

La señora **MARZÁN** (doña Carolina).- Señor Presidente, tengo dos dudas. No sé si entendí, o anoté mal o escuché mal, en realidad, cuando el invitado respondió la pregunta en relación con el ingreso a Bolivia de vehículos para la venta. Él comentó, insisto, no sé si anoté mal, que la PDI estaba afecta a este tipo de investigaciones con respecto al traslado de vehículos.

Por otro lado, de toda la condena que él hace, sin duda, ¿cuántas personas de estas organizaciones han logrado capturar y cuántas se encuentran presas con condenas en Chile? ¿Cómo ha sido el resultado de ese trabajo?

Gracias, Presidente.

El señor **BRITO** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Paulo Contreras.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Señor Presidente, por su intermedio, a la honorable diputada. En el caso del punto abordado respecto de los vehículos, lo que trataba de explicar era el *modus operandi* que estuvo presente en la investigación Operación Ala Norte y que, por medio del perfilamiento que hubo de este *modus operandi* desde Holanda, coordinado por la Europol con nuestro país y en coordinación con Aduanas, fue posible detectar que la forma de ingresar esa droga, que son pastillas de síntesis, a Bolivia, con destino presunto final Brasil, era ocultándola al interior de vehículos que Bolivia compra con bastante periodicidad, porque constituye la forma de ingresar los vehículos a un territorio que es mediterráneo.

Entonces, el movimiento de vehículos que llegan exportados por otros países e importados por Bolivia, vía puerto de Iquique, fundamentalmente, es bastante alto. Esa posibilidad es la que las organizaciones ocupan para tratar de burlar los controles de ingreso. O sea, dentro de lo habitual que es descargar vehículos en el puerto de Iquique y subirlos a camiones para que se vayan a Bolivia, porque es parte de la adquisición normal que ellos pueden hacer, existe el riesgo de que en esa frecuencia de ingresos podamos ser objeto de alguna organización tratando de ingresar sustancias prohibidas a su país.

Esa fue la situación de los vehículos, pero qué hacemos ante ello. Tenemos un perfilamiento de riesgo que estamos desarrollando con el Servicio Nacional de Aduanas, por intermedio de ellos con la Oficina Regional de Enlace de Inteligencia (RILO), que es la organización internacional del Sistema de Intercambio de Información de los Registros Aduaneros, que lo maneja la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Constantemente estamos viendo la forma de poder anticipar qué grupo criminal podría estar tratando de implementar alguna fachada vía ingreso de vehículos u otras cargas contenerizadas que pudieran llegar a Bolivia. Es el caso número uno de los vehículos. En cuanto a las condenas, esa información se la podría desarrollar con mayor detención, porque hay que hacer una coordinación con el Poder Judicial para obtener las condenas. Sin embargo, sí podemos dar cuenta de los detenidos que tenemos a la fecha. Hasta el momento, llevamos cerca de 38 organizaciones criminales neutralizadas y cerca de 177 bandas criminales, que tiene una cantidad de detenidos, a la fecha de hoy, de 4.560 personas y el año pasado, de 4.191. Estos 4.000 casos están relacionados con operaciones de infracción a la ley N° 20.000. También tenemos cerca de 55 personas detenidas por participación en el delito de tráfico ilícito de inmigrante y explotación sexual. Ese tema es bastante interesante, porque llevamos cerca de 46 detenidos por operaciones de lavado de activos.

Al respecto, quiero entregar una cifra que me parece que sería de interés para que ustedes pudieran analizarlo y pedir nueva información que sea de utilidad para su toma de decisiones.

El año pasado, la institución, vía investigaciones con el Ministerio Público, logró un patrimonio incautado a la fecha de 5.661 millones de pesos por lavado de activos. Hoy llevamos una incautación de 7.227 millones de pesos por lavado de activos. De alguna manera, eso refleja el interés que tiene la institución, por medio de la estrategia que está definida por nuestro director general, de avanzar decididamente en la neutralización del poder económico que está subyacente en las organizaciones criminales.

Nosotros podemos detener y aumentar la incautación de drogas y de detenidos. Si como Policía de Investigaciones no somos capaces de reunir la información suficiente para golpear el aparato financiero de estas estructuras, estas se rearmen y vuelven a inventar y a operar. Entonces, hay que trabajar simultáneamente en estos dos frentes. ¿Por qué digo dos frentes? Porque el frente de la neutralización de la organización en el traslado de sustancias ilícitas, como en la detención de sus implicados es más dinámico y rápido que el investigativo del lavado activos, porque requiere una investigación de largo aliento.

Entonces, avanzando de esas dos maneras, podremos ir acercándonos un poco más a la posibilidad de neutralizar de forma más efectiva a estas organizaciones criminales.

El señor **BRITO** (Presidente).- Muchas gracias.

Despedimos al prefecto inspector señor Paulo Contreras, en representación del director general de la Policía Investigaciones de Chile. También al jefe de la brigada de San Antonio, el subprefecto Mauricio Fuentes, y a quien lo acompaña.

Se ha conectado el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz.

Tienes la palabra la diputada Carolina Marzán.

La señora **MARZÁN** (doña Carolina).- Señor Presidente, por su intermedio, respecto de las personas que están detenidas por lavado de activos, ¿cuántos son chilenos y cuántos son extranjeros? Lo consulto para saber si provienen de organizaciones chilenas o extranjeras.

El señor **BRITO** (Presidente).- Con esa información, despedimos la participación de la Policía de Investigaciones de Chile en la Comisión Investigadora de Seguridad Portuaria.

Agradecemos la información, los antecedentes y la disposición al trabajo comprometido. Esperamos encontrarnos en la visita al puerto de San Antonio.

También, si hay algún otro antecedente que consideren relevante para conocimiento de esta comisión o, bien, alguna propuesta de mejora normativa o respecto de planes de inversión, pueden hacerlo llegar a la comisión, cuyo plazo de funcionamiento se extiende hasta octubre.

Agradecemos al prefecto inspector y a todo el equipo que lo acompaña.

El señor **CONTRERAS** (jefe nacional Antinarcoóticos y Crimen Organizado de la PDI) [vía telemática].- Muchas gracias a usted, señor Presidente, y a los honorables diputados por la posibilidad de entregar la información requerida.

El señor **BRITO** (Presidente).- De esta forma, damos paso a la segunda exposición.

Nos acompaña el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz Abogabir. Obviamente, Transportes es todo: la micro, el Metro, el tren y, en este caso, el tráfico marítimo y la seguridad portuaria.

En la comisión especial investigadora hemos podido recopilar antecedentes respecto de brechas que había en capacidades de fiscalización en los puertos, brechas que eventualmente se estarían supliendo. Sin embargo, hay aspectos relativos a la gobernanza y es por eso también que hemos querido tener presente al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a quien agradecemos que esté conectado, a fin de que pueda exponer antecedentes que considere relevantes para el trabajo de esta comisión y luego de eso realizar un pequeño diálogo.

Tiene la palabra, señor ministro.

El señor **MUÑOZ** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones) [vía telemática].- Señor Presidente, me gustó lo que dijo respecto de que de Transportes era todo. Es casi todo, porque la otra parte es Telecomunicaciones; ahí hacemos el todo.

Vamos a proyectar una presentación que hemos preparado para esta sesión. Agradezco esta invitación a la comisión especial investigadora en temas de seguridad portuaria. También aprovecho de entregar mis excusas por no haber podido venir en alguna ocasión previa en que se me invitó, ya que me fue imposible, pero me alegra poder estar en esta sesión.

Quisiera comenzar explicando un poco cómo se organiza el sistema logístico-portuario nacional.

El sistema logístico-portuario del país desempeña un rol fundamental para el desarrollo de nuestro comercio exterior y el abastecimiento de nuestra población. Según

los datos más recientes, el comercio exterior por vía marítima representa 130 millones de toneladas, que constituyen el 91 por ciento de nuestro comercio exterior total. Es decir, por acá circula la mayor parte de nuestras exportaciones e importaciones.

Ahora, la transferencia en nuestros puertos ha seguido una tendencia de amplio crecimiento durante las últimas tres décadas, que es el período que están investigando, consistente con la vocación de economía abierta al mundo que hemos seguido como política de Estado. Desde el punto de vista regulatorio, el sistema se caracteriza por una asimetría en la legislación aplicable. Es decir, tenemos distintos tipos de puertos acá.

De los 72 puertos actualmente operativos en el país, 13 están administrados por las 10 empresas portuarias estatales con condiciones que aseguran la prestación de servicios de uso público permanente y no discriminatorio, ya sea a través de concesiones o bajo un esquema multioperador. El resto corresponde a puertos privados que, voluntariamente y en función de sus intereses, se declaran de uso público o bien que atienden solo sus propias cargas. Y esto es común, por ejemplo, en minería, acuicultura y también en energía.

Estos puertos adscritos a concesiones marítimas otorgadas por el Ministerio de Defensa Nacional no disponen de una regulación específica de los servicios, a diferencia de los puertos públicos. Y eso genera esa asimetría que mencionaba al principio. Los puertos forman parte de una cadena logística amplia, tanto para la exportación como para la importación.

Por ello, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones impulsa una mirada integral de estas cadenas logísticas que tengan en consideración las relaciones que deben darse entre los distintos eslabones de manera de procurar una operación eficiente, pero también segura y competitiva. El ejemplo de los planes logísticos macrozonales da cuenta de esta mirada, tanto hacia la infraestructura como hacia los servicios, la sostenibilidad y la regulación que afecta a las cadenas logísticas existentes en cada una de nuestras regiones.

Entrando un poco más en terreno del propósito de esta comisión, voy a presentar brevemente problemas de seguridad que se han detectado a nivel general en puertos. Tal como ha identificado el Servicio Nacional de Aduanas, son distintos los problemas de seguridad que han sido detectados en nuestro sistema logístico-portuario y que son comunes a otros puertos del mundo. Entre los principales hechos, cabe destacar los siguientes seis:

Primero, las operaciones de contrabando de mercancía, en el sentido de la presentación previa de Policía de Investigaciones. Fue especialmente atinente. Segundo, el intento de ingresar o exportar desde Chile mercancías ilícitas que ponen en riesgo tanto la seguridad como la salud pública de nuestros ciudadanos, así como las de la ciudadanía y nuestros socios comerciales. Tercero, un problema que tiene que ver con el mantenimiento de la seguridad de la información asociada a las cargas de movimiento a lo largo de la cadena logística, que debe ser resguardada en todo momento por parte de los actores públicos y privados vinculados a las operaciones de comercio exterior. Cuarto, la existencia de robos en instalaciones logísticas que han afectado a distintas instalaciones, principalmente extraportuarias, en los últimos años. Quinto, episodios de robo y asalto a transportistas, tanto en las zonas de espera con condiciones de seguridad no adecuadas, como también a lo largo de la ruta. Por último, intentos de falsear la documentación asociada a las mercancías, tanto en su descripción como en su valoración o la pertinencia de uso de diversas facilidades tributarias.

Ahora bien, pasemos a la normativa aplicable a la seguridad en nuestros puertos.

Como en otros ámbitos de la economía, en la actividad logística-portuaria coexisten las competencias de distintos organismos públicos, que es necesario coordinar de manera adecuada y eficiente.

En el ámbito de la seguridad, son distintos los organismos a cargo de esta en la cadena logística-portuaria, tanto dentro de las áreas portuarias como fuera de ellas, que se lleva a cabo de forma coordinada

mediante procedimientos e instancias específicas acorde con la realidad de cada cadena logística.

Como aspecto clave, quisiera resaltar que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no posee competencias específicas directas en materia de seguridad en los puertos o cadenas logísticas asociadas. No obstante, en virtud de la ley, desarrolla la planificación integral de los sistemas de transportes, así como las políticas y propuestas de adaptación normativa en dicha materia, articulando los distintos organismos de Estado competentes en el sector. Es decir, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le caben muchas competencias asociadas a coordinación de distintos actores.

Por su parte, las empresas portuarias estatales, en su rol de autoridad portuaria, empiezan las funciones de planificación, control de operaciones y coordinación de actores en las operaciones de los recintos portuarios y demás áreas que administran. Recordemos que hay diez empresas que administran terminales, no obstante no poseen funciones de policía portuaria, las que quedan únicamente en manos de la autoridad marítima.

Entonces, vamos ahora a la acción aduanera de las instalaciones portuarias. La normativa del Servicio Nacional de Aduanas es aplicable a todos los puntos fronterizos habilitados para las operaciones de comercio exterior, sean estos portuarios, terrestres o aéreos. Es así que la Ordenanza General de Aduanas define las zonas primarias, y pone acento en las zonas primarias, como aquellos espacios bajo jurisdicción aduanera en los cuales deben darse los controles para permitir el ingreso o la salida de las cargas del territorio nacional.

Además, el Servicio Nacional de Aduanas establece mediante sus competencias las condiciones que deben cumplir los distintos puntos de depósito intra y extraportuarios que complementan las operaciones de los puertos. Los requisitos para desarrollar funciones de zona primaria son los mismos para terminales situados en intrapuestos que para los almacenes extraportuarios.

Asimismo, el Servicio Nacional de Aduanas es un organismo que dispone de las competencias legales para definir y

efectuar los controles a la carga, sean documentales o físicos. Estas funciones son parte de las obligaciones propias del servicio y del Estado, como garante de la seguridad pública.

Algunos alcances respecto del recinto portuario y de zona primaria. Las diferencias entre estos conceptos son relevantes, toda vez que se trata de áreas no [...]. Es así que los terminales situados al interior de los puertos que realicen operación, a su vez, son zona primaria. Sin embargo, los almacenes extraportuarios, que están fuera de los recintos portuarios, se llaman zonas primarias, sin que se extienda a áreas fuera de su titularidad. Tal es el caso de los distintos almacenes situados en Malvilla y en el entorno del puerto de San Antonio, pero que están en el recinto portuario de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA).

En el caso de los puertos públicos, los concesionarios están obligados a desarrollar, en virtud de los contratos de concesión, distintas funciones que quiero destacar. En primer lugar, deben prestar servicios de manera continua y no discriminatoria; en segundo lugar, deben mantener la infraestructura que les ha sido entregada, así como desarrollar, en tiempo y forma, las inversiones obligatorias comprometidas en el contrato; en tercer lugar, deben prestar infraestructura gratuita para que los servicios públicos a cargo de la fiscalización, como Aduanas o el SAG, realicen sus labores de fiscalización de las cargas; en cuarto lugar, deben llevar un registro de las operaciones y cargas que han sido transferidas en las áreas que operan, y, por último, deben dar cumplimiento a toda normativa nacional e internacional que sea aplicable respecto del inicio de las concesiones, como aquellas que entren en vigor durante el tiempo de la concesión. Por ejemplo, está el código ISPS, que fija las condiciones de seguridad para las instalaciones portuarias.

Ahora bien, ¿qué iniciativas lidera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, vinculadas a la seguridad logística? Quiero explicar algunas de las que son especialmente relevantes para el trabajo de esta comisión investigadora.

En virtud de las competencias, nuestro ministerio, en cuanto a materias vinculadas con la seguridad de la cadena logístico-portuaria, se centra en torno a tres grandes ejes estratégicos. En primer lugar, en el refuerzo de la articulación y coordinación de actores; en segundo lugar, la trazabilidad de la información asociada a la cadena logística, y, por último, la adaptación legal y reglamentaria en las funciones de cadena logístico-portuaria.

En cuanto a la primera de ellas, que es la de articulación de actores y de instancias de coordinación de servicios públicos. En las distintas comisiones de coordinación de los actores, cabe destacar tres instancias que abordan materias de seguridad en el sistema logístico. Las dos primeras tienen alcance nacional. La Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (ConaLog) es presidida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para los diversos ministerios y el Sistema De Empresas Públicas, SEP; realiza labores de asesoría de políticas públicas, proponiendo planes y proyectos que mejoren la operación del sistema logístico y promuevan la eficiencia, la competitividad y también la seguridad.

En segundo lugar, se encuentra la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo. Esta comisión, siguiendo la normativa internacional, articula a los distintos actores políticos, públicos y privados, vinculados con la operación portuaria, de manera de mejorar las labores de transferencia de carga. Entre otras funciones, fija los estándares de información que deben cumplirse para cada operación de comercio exterior por vía marítima.

Finalmente, está el Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos, que tiene un alcance estrictamente local, es decir, hay uno para cada empresa portuaria. En el caso de los dos anteriores, hay uno solo a nivel nacional. Como dije, esos comités tienen un rol mucho más local y están destinados a mejorar la coordinación y la unidad de acción en las operaciones del día a día de cada uno de los servicios públicos que operan al interior de los recintos portuarios, procurando una definición de

acciones que respondan a las necesidades particulares de cada sistema logístico portuario.

Ahora me gustaría presentarles el Plan de Logística Colaborativa, que permite articular distintos actores. Este Plan de Logística Colaborativa tiene como propósito mejorar la gestión logística en el transporte y transferencia de cargas durante los meses de temporada alta. Esta colaboración busca reducir eventuales costos adicionales que se generen en el comercio exterior. Después de dos temporadas, el plan se ha extendido desde los puertos de la macrozona central, sean estos San Antonio y Valparaíso, a las diez empresas portuarias.

Además, esta nueva temporada 2023-2024, que se inaugura el 2 de octubre -después de esta presentación, voy a hacer un *webinar* al respecto-, se añaden el Puerto Terrestre Los Andes y el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez; es decir, hemos incorporado, además de los diez puertos, estos otros dos terminales logísticos de gran relevancia nacional.

Desde los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Economía, que colideran esta iniciativa, se ha fijado un plan basado en cuatro ejes claves, ajustados a las particularidades de cada sistema logístico.

En materia de seguridad, destaca la coordinación que se realiza con la Subsecretaría de Prevención del Delito, que permite fijar programas de sobrevuelo con drones en las zonas de mayor actividad y riesgos asociados a las cadenas logístico-portuarias. Este programa, cuyo calendario no es público, por razones de seguridad, permite detectar posibles ilícitos y tomar acciones rápidas para su anulación.

En general, la aplicación del Plan de Logística Colaborativa ha sido positivamente recibida. La participación de múltiples actores es parte fundamental de su estructura, en un espacio de colaboración y compromiso público-privado, clave para asegurar la eficiencia de nuestro comercio exterior.

Como les comenté, el plan 2023-2024 se va a presentar en un *webinar* que va a ocurrir justamente a continuación de esta sesión.

Respecto de la trazabilidad de la información, se ha implementado algo muy relevante, que es la Ventanilla Única Marítima, también denominada Vumar, iniciativa clave para la mejora de las operaciones de naves en nuestros puertos. Esta plataforma permite coordinar de forma más eficiente los distintos trámites documentales en estas operaciones, apoyando de manera fundamental la planificación naviera y la atención eficiente de las naves y sus cargas.

El desarrollo y puesta en marcha de Vumar permite cumplir con el compromiso que Chile adquirió con la Organización Marítima Internacional, de Naciones Unidas, y lo sitúa a nivel de los países líderes en el sector portuario.

Actualmente, la plataforma se encuentra en marcha blanca en los puertos de la Región del Biobío y se seguirá extendiendo de forma gradual durante 2024, para estar plenamente operativo en 2025. Esta etapa de marcha blanca ha permitido levantar algunas observaciones técnicas menores, que estamos abordando en este momento para su resolución, así como una visión positiva del funcionamiento de la plataforma, que apoyará de forma clara la eficiencia de nuestro sistema marítimo-portuario, que también va a tener un aporte a la mejor seguridad.

Respecto de la trazabilidad de la información -el segundo punto- y otras tecnologías para información y articulación entre actores, el ministerio impulsa la interoperabilidad de las plataformas tecnológicas, junto con el Servicio Nacional de Aduanas, para conocer la información de las cargas que están siendo movilizadas. Esa interoperabilidad se manifiesta a través de diversas plataformas, algunas de ellas descritas en la lámina.

En primer lugar, el Sistema de Identificación de Transporte de Comercio Exterior y Conductores (Sitcomex) permite el intercambio de la información contenida en los manifiestos electrónicos de carga.

En segundo lugar, la ya comentada Ventanilla Única Marítima, que recoge los encabezados del manifiesto marítimo, asociados a la operación de las distintas cargas en cada recalada de una nave.

En tercer lugar, están los Port Community Systems (PCS), que permiten, entre otros, el intercambio de información asociada a los DIN y los DUS, así como otros trámites documentales de la carga, reduciendo los tiempos de tramitación y asegurando el conocimiento de la información por parte de los diferentes actores vinculados. Estos DIN y DUS solo las declaraciones de ingreso y las declaraciones únicas de salida, formularios muy importantes en estos procesos.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones trabaja también en forma estrecha con el Servicio Agrícola y Ganadero, mediante un convenio que permite el intercambio de la información contenida en los certificados fitosanitarios y zoonosanitarios de las cargas.

Por último, el desarrollo de estos Port Community Systems responden a las necesidades propias de cada puerto, de acuerdo con su modelo logístico particular.

No obstante, todos ellos se fundamentan en un módulo base, que permite la plena interoperabilidad entre los diversos sistemas locales y está siendo actualizado actualmente por el ministerio para comenzar a aplicarlo a partir de diciembre de este año.

Por otra parte, hemos estado trabajando fuertemente en la actualización de la Política Nacional Logístico-Portuaria -el Presidente Boric nos encomendó su actualización-, y es el momento de reflexionar sobre ella. Al respecto, estamos trabajando en coordinación con el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, y se estructura en torno a cuatro grandes ejes estratégicos; tiene alcance sobre el conjunto del sistema logístico-portuario, con el objeto de facilitar la organización y planificación del sector, de manera de impulsar la competitividad, la eficiencia y abordar, de manera oportuna, los desafíos que se van enfrentando.

La construcción de la propuesta se basa en el diálogo de los actores claves del sector, a partir de las propuestas existentes y de las que de forma conjunta son presentadas en las instancias que han tenido lugar.

Posteriormente -y esperamos que esto ocurra-, esto va a hacer sometido a un proceso de consulta pública, de

manera de incorporar las mejoras que sean meritorias para que se constituya como una política de Estado.

La seguridad de las operaciones portuarias está claramente presente en este trabajo, en esta renovación de la política, a partir de distintas acciones que buscan reforzar este aspecto, tanto en el ámbito institucional como normativo y operacional. Es así que el trabajo que hemos venido realizando recoge distintas propuestas previas que buscan: Primero, fortalecer la estrategia nacional de desarrollo logístico-portuario.

Segundo, planificar las cadenas logístico-portuarias, considerando una mirada integral e incorporando el principio de reserva de áreas para el desarrollo de futura infraestructura, dando certeza respecto de dónde y cuándo se va a necesitar la inversión privada en este sector.

Tercero, actualizar las condiciones de contratos de concesión, evitando asimetría entre puertos públicos y privados.

Cuarto, extender la planificación y coordinación del rol de autoridad portuaria local al sistema logístico asociado.

Y, finalmente, promover la transformación digital del sector como parte fundamental de la estrategia de desarrollo.

En toda esta iniciativa, señor Presidente y miembros de la comisión, la seguridad de las operaciones resulta parte fundamental de la estrategia que se pretende abordar de manera de fijar condiciones que eviten la existencia de eventos ilícitos en nuestro sistema logístico portuario.

Con esto concluyo mi presentación.

Muchas gracias.

El señor **SÁNCHEZ** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Francesca Muñoz.

La señora **MUÑOZ** (doña Francesca).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero consultar al ministro si nos puede hacer llegar la presentación, la cual nos da una visión general de las funciones que cumple este ministerio en el tema que convoca la comisión.

Asimismo, quiero conocer su opinión respecto de la exposición del representante de la PDI. Se dice que se han levantado alertas a nivel internacional sobre la situación de los puertos, tenemos cifras frente a lo que está ocurriendo en nuestro país con el tráfico de drogas. Y, como dije, quiero escuchar su percepción frente a la exposición anterior.

También, si se están levantando algunas alertas, ¿cuáles son las propuestas para cuidar todo lo que entra y todo lo que sale en nuestro país? En el fondo, para cuidar nuestros puertos. ¿Cuáles son las propuestas al respecto? El señor **SÁNCHEZ** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada Camila Rojas.

La señora **ROJAS** (doña Camila) [vía telemática].- Señor Presidente, celebro la exposición que acaba de realizar el ministro. Asimismo, considero que es relevante que, en esta comisión en específico, pero también la Cámara, estemos al día sobre lo que está ocurriendo en materia portuaria y en cuanto a la Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario, que ha tenido ciertas actualizaciones y trabajo específico durante este gobierno, porque son elementos bien importantes, de los cuales tenemos que estar informados, donde el tema de seguridad es fundamental.

En ese marco, ya que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está a la cabeza de esto, que es la actividad portuaria en este trabajo de la Política Nacional de Desarrollo Logístico, donde entiendo que también participa el Ministerio de Economía, quiero saber si, desde de lo que usted ha podido ver, se ha detectado la necesidad de una tener una institucionalidad distinta a la que tenemos en Chile, porque, como pudimos ver en la presentación y como se ha conversado también en otros espacios, hubo en su momento una comisión especial investigadora relativa a los puertos y hay una institucionalidad importante que coordinar, ya que son muchas las instituciones.

En definitiva, me gustaría saber si, específicamente, respecto del tema de seguridad, usted ha detectado que sea necesaria una mayor coordinación o incluso una institucionalidad distinta a la que tenemos actualmente

en el país. Eso no quiere decir que la institucionalidad actual no tenga que seguir operando, pero quizás sea necesario realizar cambios en ese sentido.

El señor **SÁNCHEZ** (Presidente accidental).- Señor ministro, a partir de su exposición, entendemos bien que, finalmente, el rol principal del ministerio en esta materia es el de análisis y coordinación. Precisamente, de la Subsecretaría de Transportes depende el Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, y me imagino que usted tiene que ver, principalmente, los esfuerzos de ese departamento.

Ahora, complementando un poco lo que señaló la diputada Camila Rojas, así como se pueden analizar mejoras a la institucionalidad, también corresponde estudiar cómo o cuánto provecho se le ha sacado a la institucionalidad disponible.

Teniendo presente eso, me gustaría saber puntualmente qué análisis en concreto ha hecho el Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre respecto de la situación actual de crisis en seguridad o los desafíos de seguridad en nuestros puertos.

A propósito de lo que comentaba al comienzo de su exposición el ministro, ¿qué porcentaje de contrabando ocurre en los puertos estatales y qué porcentaje se da en los puertos privados? Concretamente, ¿cuáles son los puertos más vulnerables en nuestro país? A propósito de lo que comentó al final, ¿qué avances en concreto existen respecto de la actualización o eventual actualización de los contratos de concesión con los puertos privados? Me imagino que eso último también responde a análisis previos, como los que yo señalaba.

Entonces, me gustaría saber, en concreto y para aterrizarlo bien, qué análisis existen respecto de la situación global de seguridad en nuestros puertos y con qué cifras cuenta el ministerio para orientar su acción en esta coordinación entre los distintos organismos, que son varios, y usted mismo nos comentaba, que tienen un rol más activo, más en terreno en el control de estos desafíos frente a la inseguridad en nuestros puertos.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MUÑOZ** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones) [vía telemática].- Señor Presidente, a partir de todas las láminas que fui presentando, para aportar al trabajo de los diputados, y respecto de lo que pregunta la diputada Francesca Muñoz, efectivamente, tenemos una labor asociada fuertemente a la coordinación de actores y eso también se vincula con lo que preguntaba la diputada Camila Rojas, en el sentido de que, efectivamente, ese es nuestro rol.

Estamos trabajando en distintos ámbitos para permitir que esa coordinación entre distintos actores que están involucrados ocurra y fluya adecuadamente entre ellos. Por ejemplo, como les comentaba, en el tema de la ALOG y del Plan de Logística Colaborativa, estamos avanzando en distintos ámbitos, no solamente en la coordinación, sino que también en la trazabilidad de información, generando exigencias, por ejemplo, a través de la Ventanilla Única Marítima, de Sitcomex o de los Port Community System (PCS), para que haya mejor información cruzada que la disponible, a fin de que los organismos, con competencia directa en la seguridad, puedan realizar de mejor forma su labor.

En ese sentido, cabe indicar que, en materia de estadísticas, asociadas, por ejemplo, a contrabando o a ingreso de sustancias o productos ilícitos es, más bien, competencia de esas unidades determinar la entrega de esos datos. No soy la persona indicada para preguntar cuáles son los volúmenes involucrados en esos procesos.

Estamos también adaptando distintas normativas regulatorias con foco en la seguridad, y eso sí se vincula con parte de lo que preguntaba el diputado Luis Sánchez sobre el trabajo en la Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario que, justamente, lo que va a buscar, y lo decía también la diputada Camila Rojas, es el cuestionamiento, tal vez, sobre la forma en que hemos generado autoridades portuarias en este momento y si es oportuno o no hacer algunos ajustes. La Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario es algo de lo que carecemos y sería muy adecuado promover.

Dentro del trabajo, se ha ido avanzando. Tenemos cuatro pilares, y en tres de ellos estamos bastante avanzados.

En uno de ellos, que es el ámbito laboral, tenemos una pequeña demora, pero esperamos avanzar pronto, para tener un buen trabajo.

A partir de lo mencionado por el diputado Sánchez, respecto del tema de la política nacional sobre los temas de trabajo y coordinación general de adaptación de seguridad, hemos desarrollado los planes macrozonales. Estos planes buscan tomar una gran macrozona del país, donde no solamente generar una buena radiografía de lo que está ocurriendo, sino también una propuesta de desarrollo futura.

En el caso de la macrozona norte, eso ya está terminado y estamos trabajando en la macrozona centro-sur, para tener un panorama y un programa futuro de inversiones importante.

Evidentemente, y terminando de responder la pregunta del diputado Sánchez, en los puertos se observa movimientos de carga que podrían tener mayor número de ilícitos involucrados, también son los puertos con mayores volúmenes. Principalmente, estamos hablando de los puertos de San Antonio, de Valparaíso y de Iquique.

Muchas gracias.

El señor **SÁNCHEZ** (Presidente accidental).- Muchas gracias, ministro.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Señor Secretario, ¿queda alguna exposición pendiente?

El señor **FUENTES** (Secretario).- Señor Presidente, no hay nada pendiente.

El señor **SÁNCHEZ** (Presidente accidental).- Señor ministro, muchas gracias por su exposición. Agradezco el tiempo que se ha dado para hacer sus planteamientos y dar respuestas a las inquietudes.

Reitero la solicitud de la diputada en el sentido de que nos remita su exposición a través de la Secretaría.

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

-Se levantó la sesión a las 12:54 horas.

GUSTAVO CASTILLO MILLAR,

Jefe (s) Taquígrafos de Comisiones.

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

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 13:00 horas.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Abogado Secretario de la Comisión