

**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° 9.

Martes 19 de marzo de 2024, de 08:30 a 10:00 horas.

SUMARIO:

- Se recibió al Director General de Concesiones del MOP, al Subsecretario Bienes Nacionales y a la Directora de Sernapesca, quienes expondrán al tenor del contenido del mandato de esta Comisión.

- Acuerdos.

I.- PRESIDENCIA

Presidió el diputado **Mauro González Villarroel**.

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

II.- ASISTENCIA

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

Asistieron como invitados, en forma presencial, la Subsecretaria de Bienes Nacionales (s), Alicia Barrera Lagos; el Seremi de Bienes Nacionales Metropolitano, Andrés Leiva; el Director General de Concesiones del MOP, Juan Manuel Sánchez Medioli; y el representante de la Dirección de Sernapesca, Esteban Donoso.

III.- CUENTA.

- Se recibieron los siguientes documentos:

1.- Nota de la Directora de Sernapesca, quien se excusa de asistir a esta sesión, por tener que estar en la misma fecha, en una actividad propia de su cargo en la Región de Los Lagos. En su representación, asiste el funcionario de dicho organismo, Esteban Donoso Abarca.

- **Se tuvo presente.**

2.- Nota de la Subsecretaría de Bienes Nacionales, quien comunica que asistirá la subsecretaria subrogante, Alicia Barrera, dado que el subsecretario titular se encuentra con licencia médica.

- **Se tuvo presente.**

IV.- ORDEN DEL DÍA

- Se recibió al Director General de Concesiones del MOP, al Subsecretario Bienes Nacionales y a la Directora de Sernapesca, quienes expondrán al tenor del contenido del mandato de esta Comisión.- Acuerdos.

La **Subsecretaria de Bienes Nacionales (s), Alicia Barrera Lagos, y el Seremi de Bienes Nacionales Metropolitano, Andrés Leiva,** agradeciendo la invitación, expusieron conforme a una presentación disponible en:

https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=304396&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

Los **representantes de la Dirección de Sernapesca, Esteban Donoso y Bernardo Pardo,** junto con agradecer la invitación, expusieron mediante una presentación disponible en:

https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=304395&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

El **Director General de Concesiones del MOP, Juan Manuel Sánchez Medioli,** agradeciendo la invitación, expuso conforme a una

presentación disponible en:

https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=304392&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

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

Se deja constancia que el debate íntegro de esta sesión, en que constan cada una de las intervenciones, según consta en el registro audiovisual que se encuentra disponible en el siguiente link: <https://www.camara.cl/prensa/Reproductor.aspx?prmCpeid=4101&prmSesId=77289>, 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 a la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP), con el objeto de solicitar se informe respecto a los nuevos requerimientos de las instalaciones y zonas de descanso para conductores del transporte terrestre, desde la Región del Maule hacia el sur, detallando especialmente las características de los proyectos en estudio e implementación, colocación de cámaras de seguridad y pórticos de control, plazos proyectados para la materialización respectiva, acciones de difusión entre los gremios de trabajadores del transporte terrestre, entre otros antecedentes relacionados. (A petición del diputado Mauro González).

2) Prorrogar la sesión por 5 minutos. (A propuesta del diputado Mauro González).

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

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

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

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

MATHÍAS LINDHORST FERNÁNDEZ

Abogado Secretario de la Comisión

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

Sesión 8ª, celebrada en martes 19 de marzo de 2024,
de 08:30 a 10:00 horas.

Preside el diputado señor Mauro González.

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

Concurren, en calidad de invitados, la subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales, señora Alicia Barrera; el secretario regional ministerial (seremi) de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana, señor Andrés Hidalgo; el subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca), señor Esteban Donoso, y el director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP), señor Juan Manuel Sánchez.

TEXTO DEL DEBATE

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

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

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

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

Quiero saludar a los colegas y también a quienes hoy nos visitan desde distintas instituciones del Estado.

No puedo dejar de mencionar y agradecer a todos quienes participaron de la sesión que se realizó el jueves 14 de marzo en Puerto Montt, Región de Los Lagos. Del mismo modo, agradezco a la Delegación Presidencial Regional por la gestión de coordinación desplegada para la ocasión. La sesión contó con la presencia de varios actores relevantes vinculados con la materia que nos toca investigar, como la fiscal regional de Los Lagos y la subsecretaria de Salud Pública.

La subsecretaria señora Andrea Albagli dejó más que claro que la situación que nos convoca tiene una consecuencia grave, compleja y difícil que afecta a todo el país. Fue muy relevante su presencia en la región, además de la presentación que hizo, la cual consideré muy interesante.

Asimismo, agradezco la asistencia de los parlamentarios de la región y de otras zonas, como el diputado Stephan Schubert, de la Región de La Araucanía.

En la tarde, tuvimos la oportunidad de visitar un centro de cultivo. No subimos en una lancha y navegamos; estuvimos en un pontón, conocimos las jaulas, y pudimos apreciar, de manera presencial y material, lo que podría estar ocurriendo en los centros de cultivo, en relación con este hecho delictual que hemos denominado robo de salmón.

También, quiero agradecer a la Secretaría, por habernos acompañado hasta el centro de cultivo.

Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

Para referirse a puntos varios, ofrezco la palabra al diputado Bernal.

El señor **BERNALES**.- Señor Presidente, ¿se aprobó la prórroga solicitada?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Sí, fue aprobada por la Sala.

El señor **BERNALES**.- ¿Por un mes?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- No, hasta el 10 de abril.

Tiene la palabra el diputado Roberto Arroyo.

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo a toda la comisión y a los honorables invitados.

Quiero consultar sobre el viaje a la Región del Biobío programado para el jueves 21 de marzo. Entiendo que ya se cursaron todas las invitaciones. Nos están esperando en Concepción. No sé si todos los invitados están confirmados.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario para abordar el punto.

El señor **LINDHORST** (Secretario).- Sí, cursamos todas las invitaciones y el salón está confirmado. Incluso, nos mandaron fotografías, pues nos esperan ese día. Sin embargo, hemos recibido la confirmación solo de algunos invitados, pero de otros no. Por lo tanto, considero necesario que, sobre todo los parlamentarios que los conocen más de cerca o que pueden insistir, reiteren la convocatoria, porque si bien se cursaron las invitaciones, como no son autoridades de gobierno, su asistencia es de carácter voluntario; por tanto, hay que hacer un refuerzo. Lo demás está todo dispuesto, señor Presidente.

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

La sesión se realizará en Concepción, de 10:00 a 12:30 horas, lógicamente con la posibilidad de prorrogar si es necesario, de acuerdo con la conversación y la interacción que se dé en ese momento.

Tiene la palabra el diputado Roberto Arroyo.

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, para mejor resolver,

quiero saber quiénes confirmaron y quiénes no, a fin de, como dijo el Secretario, reiterar la invitación a aquellos que no han confirmado.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Perfecto. Les haremos llegar la información para que quienes propusieron a los invitados nos puedan ayudar a confirmar su asistencia, por favor.

La presente sesión tiene el propósito de recibir a invitados que expondrán al tenor del contenido del mandato de la comisión.

Saludo a la subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales, señora Alicia Barrera, y al seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana, señor Andrés Hidalgo. Asimismo, saludamos y agradecemos la asistencia del subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca), señor Esteban Donoso, y al director general de Concesiones de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez.

Muchas gracias a todos por su asistencia.

Tiene la palabra, hasta no más de 15 minutos, la subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales, señora Alicia Barrera.

La señora **BARRERA**, doña Alicia (subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales).- Buenos días, señor Presidente y, por su intermedio, al señor Secretario, y a los honorables parlamentarios y las honorables parlamentarias.

Primero que todo, en nombre del Ministerio de Bienes Nacionales, agradezco la invitación cursada para exponer y compartir una serie de antecedentes respecto de la situación que se investiga; en particular, sobre lo que dice relación con la administración del Terminal Pesquero de Santiago, uno de los más grandes del territorio nacional, en el cual se produce toda la cadena de distribución y comercialización de productos del mar.

El Ministerio de Bienes Nacionales ha estado abocado

fuertemente, sobre todo durante este gobierno, a mejorar las condiciones del terminal y en especial su administración. Por lo tanto, valoramos poder participar en esta instancia, para entregar una serie de antecedentes, que creo que son relevantes para la investigación que están llevando a cabo, en lo que dice relación con el Terminal Pesquero Metropolitano.

En términos muy generales, este inmueble está inscrito en la foja 4758, N° 5747, del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de Santiago de 1994. El Fisco lo adquirió con base en el acuerdo adoptado en el marco del Convenio Básico de Cooperación Técnica suscrito con Japón en 1978, para construir el terminal que conocemos.

El Terminal Pesquero Metropolitano cuenta con una superficie relevante de 50.140 metros cuadrados y más de 7.000 metros cuadrados construidos. Está situado en la comuna de Lo Espejo, en el sector surponiente de Santiago, entre la Autopista Central y la avenida Circunvalación Américo Vespucio. Eso en cuanto a aspectos generales de su ubicación.

En forma muy genérica, cabe comentar que mediante el decreto exento N° 503, de 2003, el Ministerio de Bienes Nacionales otorgó una concesión gratuita a la fundación Mercamar, que suscribió un contrato de administración con la sociedad comercial Padre Tadeo S.A. en 2004. La licitación de administración tuvo vigencia hasta el 30 de septiembre del 2023.

Un aspecto importante de considerar es que el 25 de agosto de 2004 se constituyó la Sociedad Administradora del Terminal Pesquero Metropolitano S.A. como continuadora. El terminal estuvo en manos de esa administración a través de esta concesión. No obstante, la experiencia respecto de esa administración no estuvo acorde al contrato de concesión suscrito. Hubo una serie de situaciones que se fueron detectando en fiscalizaciones que luego voy a mencionar.

Al 25 de agosto de 2022, se realizó una serie de fiscalizaciones que dio cuenta de diez deficiencias sanitarias, que ya habían sido observadas entre 2019 y 2021, las cuales generaron cuatro sumarios sanitarios. No existían informes anuales sobre el avance de las inversiones. En algún momento, durante esos años se nos negó como ministerio el ingreso a los fiscalizadores.

En fin, había una serie de inconvenientes para tener una información correcta y completa, pero además no se estaba dando cumplimiento a este contrato de concesión.

Esta fiscalización, que se une a una serie de fiscalizaciones anteriores del Ministerio de Bienes Nacionales, significó que, terminada esta concesión, es decir, el 30 de septiembre de 2023, el Ministerio de Bienes Nacionales evaluara la opción de buscar otra forma de administrar el terminal pesquero, de manera tal manera que nos permitiera evaluar y contar con un plan de trabajo de administración del terminal pesquero, que en nuestra opinión debe implicar un trabajo intersectorial de los mismos organismos del Estado, pero también un trabajo coordinado y de colaboración con una serie de agrupaciones, de organizaciones, de representantes de quienes comercializan y, finalmente, disponen en el terminal pesquero de los productos del mar.

Señalamos que se sugiere solicitar la opinión a instituciones competentes vinculadas al área de pesca de productos del mar en relación con la trazabilidad, a todo el proceso que conlleva el funcionamiento del Terminal Pesquero Metropolitano, que se localiza en la propiedad fiscal que he comentado.

En este sentido, los problemas de administración no solo significaron problemas sanitarios en esa época, sino que, como también sabemos, problemas de seguridad pública.

Por lo tanto, a partir del 1 de octubre de 2023, se autoriza

un permiso provisorio de ocupación gratuita sobre este inmueble fiscal a la Asociación Gremial de Comerciantes de Productos del Mar. Esta asociación corresponde a una persona jurídica de derecho privado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sin fines de lucro, cuya finalidad principal es la promoción, racionalización, desarrollo y protección de las actividades que se ejecuten de acuerdo con sus estatutos.

Está integrada en gran parte por usuarios que realizan diversas actividades económicas, comerciales de transporte y de servicios que hoy hacen funcionar el Terminal Pesquero Metropolitano. Al menos el 90 por ciento de las personas organizadas en torno a esta actividad y que trabajan en el Terminal Pesquero Metropolitano forman parte de esta asociación.

Como señalé, este es un permiso que se entrega a través de la resolución exenta N° 382, la que además está acompañada por un trabajo interministerial a través de una mesa técnica liderada desde parte del Ministerio de Bienes Nacionales por su seremi, el señor Andrés Hidalgo, a quien le pedí que nos acompañara a esta sesión. Creo que sería un aporte poder escucharlo y que nos comente cómo va, qué avance ha tenido esta mesa técnica.

Sé que hay una particular preocupación por parte de la comisión investigadora sobre temas de seguridad pública, en que hay avances importantes. Creo que sería bueno e interesante que él los pudiera comentar, sin perjuicio de que tenemos este permiso provisorio de ocupación, pero con miras a evaluar en el futuro la posibilidad de llegar a una concesión con un contrato que debiera tener asociado un plan de administración sustentable y seguro del Terminal Pesquero Metropolitano.

Entonces, señor Presidente, ¿qué le parece si se le da la palabra a nuestro secretario regional ministerial de Bienes

Nacionales?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Sí, ningún problema.

Tiene la palabra el secretario regional ministerial de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana, señor Andrés Hidalgo.

El señor **HIDALGO** (seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana).- Señor Presidente, diputados y asistentes a esta sesión, muy buenos días. Muchas gracias, subsecretaria, por su intermedio, señor Presidente.

Agradezco la posibilidad que se nos da como ministerio de exponer el trabajo que se ha estado haciendo en el terminal pesquero. Somos muy conscientes de la importancia del terminal en términos de ser, por lejos, el principal centro de acopio y distribución de productos del mar en Chile.

No solo abastece a la Región Metropolitana, que, como todos sabemos, tiene aproximadamente la mitad de la población del país, sino que desde el terminal pesquero se hace envío de carga de distintos productos a todo el país, básicamente. Estamos hablando de registros de miles y millones de toneladas de distintos productos. Por lo tanto, su importancia es muy estratégica y el ministerio lo sabe.

Por ese motivo es que -y relevo la última diapositiva que expuso la subsecretaria- aquí nadie puede solo, es decir, el ministerio tiene una función en términos de encontrar la mejor administración posible para el inmueble fiscal.

Sin embargo, esto no es posible sin Sernapesca, sin el Servicio de Impuestos Internos, sin la seremi de Salud, sin la Subsecretaría de Prevención del Delito, sin la Delegación Presidencial, etcétera, porque son muchas las aristas que requieren, sobre todo, de alguna manera, darle un vuelco a la administración de los últimos 20 años.

Es relevante señalar dos o tres cosas solamente, porque me imagino que habrá muchas preguntas al respecto.

En primer lugar, nos pusimos como meta inicial -estamos hablando de cinco meses de la nueva administración, esto es algo muy reciente- aumentar el nivel de seguridad al interior.

Hoy el terminal cuenta con guardias tácticos y con el doble de seguridad privada que tenía hasta fines de septiembre con la administración anterior, además con un gasto privado muy importante.

En segundo lugar, ha habido un fortalecimiento realmente muy grande del control comunitario, es decir, no obstante la fiscalización de los servicios públicos, también la comunidad del terminal pesquero ha ido tomando, yo diría paulatinamente, el peso de lo que significa la administración de un lugar de estas características y, por lo tanto, la necesidad de que esta comunidad vaya avanzando en su conjunto.

Y si nos referimos al motivo que nos trae a esta comisión, los hechos de público conocimiento de robo de salmón, es decir, todo lo que está en la prensa, las dos denuncias fueron hechas por el actual administrador del terminal pesquero; y cuando el administrador del terminal se comunica con nosotros, esas denuncias ya estaban cursadas.

Entonces, lo que digo con esto es que hay una intencionalidad expresa, muy definida, muy abierta, muy transparente, de mejorar el terminal pesquero en todas sus aristas, porque hay un problema de seguridad, hay un problema de cultura histórica sobre cómo esto funciona, hay un problema impositivo arrastrado, hay un problema de infraestructura, y quizás podría extenderme más.

Sin embargo, en lo que se refiere al motivo que hoy nos convoca, quiero señalar que tanto Bienes Nacionales como las instancias señaladas en la diapositiva, sobre todo la administración y los empresarios -el terminal pesquero está compuesto por empresarios pequeños, medianos y grandes-,

están perfectamente conscientes de la necesidad de ir mejorando cada uno de estos aspectos.

Llego hasta aquí por el momento, porque me imagino que habrá preguntas.

Muchas gracias.

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

Subsecretaria, antes de darle la palabra a los parlamentarios, ¿tiene algo más que agregar?

La señora **BARRERA**, doña Alicia (subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales).- Sí, solo quiero agregar que, en el marco del permiso, reportan cada cierto período las medidas de administración y para mejorar la administración del terminal al Ministerio de Bienes Nacionales. Y solo en materia de seguridad pública, es lo que más nos ocupa y preocupa, ellos nos comentaban que, por la naturaleza de las actividades, el terminal pesquero tiene una enorme actividad durante la noche, lo que obviamente implica un mayor riesgo de comisión de delitos e incivildades.

Nos han informado que ya tienen 14 guardias, entre vigilantes y guardias tácticos, que están de manera permanente las 24 horas, y control de acceso de vehículos y camiones. Es decir, hay una serie de medidas que hoy se han tomado por la administración del terminal pesquero.

No obstante, entendemos y sabemos que un plan de administración sustentable y seguro va a implicar, sin duda, una mayor cantidad de medidas; por eso el trabajo de esta mesa intersectorial, que esperamos que prontamente tenga resultados.

Según comentó el seremi, tenemos una estrategia de colaboración con la Subsecretaría de Prevención del Delito. Prontamente se hará una visita al terminal pesquero -se han hecho otras- para entregar apoyo técnico a esta administración.

Por lo tanto, esto es algo que está avanzando, y esperamos que prontamente podamos definir una administración de mayor plazo a través de una concesión del terminal. Pero, entretanto, este permiso, con esta organización, nos permite avanzar enormemente en una serie de tareas que tenemos como prioridad en la administración de este bien fiscal.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Muchas gracias, señora subsecretaria y señor seremi.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado Stephan Schubert.

El señor **SCHUBERT**.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar a todos los presentes, particularmente a nuestros invitados.

Me gustaría hacer algunas consultas.

Ustedes señalaron que, en principio, la administración había sido otorgada en 2003 a una fundación y que luego fue traspasada a una sociedad comercial, que después tiene una continuadora. Me imagino que el traspaso de la administración desde la fundación Mercamar a la sociedad comercial era una posibilidad dentro de una facultad establecida en las bases de licitación.

En ese sentido, ¿qué sanciones y multas se aplicaron a la administración anterior que, según usted señaló, habrían incumplido gravemente el pacto? ¿Por qué no se le puso término al contrato antes del término de la concesión?, porque aparentemente habría motivos. Desconozco el contenido de la concesión, pero me imagino que, como suele ocurrir, esa prohibición de ingresos sería, tal vez, suficiente como para poner término a la concesión. Reitero, ¿por qué no se le puso término con anterioridad al plazo de término de la concesión? ¿Qué sanciones se aplicaron? ¿Se pudieron cursar esas sanciones? ¿Cuáles fueron las multas que se pagaron?

Respecto de la actual asociación gremial, ¿qué fecha de creación tiene dicha asociación? ¿Es de larga data? ¿Qué

plazo se otorgó a este permiso provisorio? ¿Los directivos de esa asociación tienen alguna militancia partidista? ¿Quiénes son ellos?

Muchas gracias.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Ofrezco la palabra para hacer otra consulta.

Quiero hacer una pregunta sobre algo práctico. Cuando tenemos una investigación o conocimiento de que existen productos de origen ilegal que se están comercializando, ¿ustedes tienen esa información, se les notifica, la conocen por fuentes formales? Por ejemplo, me imagino que en períodos como Semana Santa hay una mayor preocupación por la seguridad y el aspecto sanitario respecto de los Salmones.

Varios actores han dicho que cuando asaltan a un camión, los delincuentes roban el producto y en 24 horas ese salmón está ya en el terminal; es decir, se está comercializando de manera ilegal. ¿Cómo se dan cuenta de aquello? ¿Cómo filtran la información? ¿Cómo previenen esa acción? Porque recordemos que el salmón se exporta congelado o fresco. El congelado se va generalmente a la Región del Biobío y de ahí sale al exterior, en cambio el producto fresco se va hacia el aeropuerto. Generalmente, el producto fresco se lo roban y en un par de horas ya está en el terminal pesquero, según lo que se ha manifestado en esta comisión. El tema es cómo se puede prevenir materialmente aquello, porque eso es grave.

De acuerdo con lo señalado por la subsecretaria de Salud, si se pierde la cadena de frío, el producto ya no está en condiciones de ser consumido por las personas. Sin embargo, hoy sí podría estar ocurriendo, porque, como indicó el seremi, en uno de los principales lugares de venta del país de productos del mar se podría estar vendiendo productos de origen ilegal, sin cadena de frío y con las consecuencias que eso acarrea.

Por eso, cómo se materializa, cómo se previene o qué

podrían hacer ustedes como administración o como mandante de la administración.

Otro punto tiene que ver con un tema surgido en la Región de Los Lagos por parte del Ministerio Público. La fiscal regional nos comentó que hace unos meses estaban en conversación con la seremi de Bienes Nacionales de la Región de Los Lagos, sobre la posibilidad de buscar algún terreno o sitio para proyectar un aparcamiento de vehículos que se vayan decomisando, como consecuencia de las investigaciones y sanciones vinculadas con el robo de salmón, porque hoy no hay dónde dejar esos bienes.

Entonces, la fiscal estaba en conversaciones con la seremi para buscar un terreno y, después, quizá lograr un proyecto a través de fondos sectoriales o del gobierno regional; pero lo primero era un terreno.

No sé si ustedes están al tanto de esa situación o si nos podrían ayudar a averiguarlo. Eso es fundamental porque no hay un terreno donde tener los bienes que se van decomisando.

Tiene la palabra el diputado Fernando Bórquez.

El señor **BÓRQUEZ**.- Señor Presidente, primero que todo, quiero saludar a todas las autoridades presentes.

Me gustaría complementar un poco su consulta, señor Presidente.

Si un camión que transporta 25.000 kilos de salmón es asaltado, ¿el terminal portuario tiene la capacidad para comercializar esa cantidad de kilos? Porque no solamente se roban un camión. Tenemos estadísticas que demuestran que hay muchos productos que son robados.

Entonces, no sé si el foco está puesto en los terminales pesqueros. Quiero ser bien consecuente con eso. Nosotros aquí estamos elucubrando que esa situación ocurre, pero ¿cuál es la capacidad que tienen ustedes? Sin duda, ese debe ser el terminal portuario más grande de Chile. ¿Tienen la capacidad para que un camión completo se comercialice en ese

lugar?

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

El señor **ARROYO**.- Señor Presidente, mi pregunta es si existe un trabajo sectorial con el Servicio de Impuestos Internos, puesto que los productos que llegan al terminal portuario, por mínima que sea la cantidad, deben ingresar con una orden de compra o una factura, de haber sido adquiridos en algún otro lugar. Entonces, obviamente dicho servicio está mucho mejor preparado para determinarlo. Y si no hay coordinación con ellos, no tenemos nada que hacer en ese sentido, porque va a entrar como otra carga cualquiera y después se comercializa dentro.

Mi consulta es si tienen esa coordinación especialmente con el Servicio de Impuestos Internos.

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

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, buenos días a todas y a todos. Gracias por la información que nos han entregado.

En el mismo sentido de lo señalado por el diputado Arroyo, quiero complementarlo con cuál es la relación que ustedes tienen con la PDI y Carabineros, sobre todo cuando ustedes dicen que en la noche hay mayor actividad con la llegada de los productos al Terminal Pesquero Metropolitano.

En ese sentido, cómo resuelven el tema al que se refiere el diputado Arroyo y, además, cuál es la relación que ustedes tienen con ambas fuerzas policiales.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra el señor Andrés Hidalgo, para dar la respuesta a las preguntas formuladas.

El señor **HIDALGO** (seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana).- Señor Presidente, en este momento tenemos justamente en etapa de cumplimiento la sanción a la

administración anterior, la cual no se excluye o no se deroga por el hecho de haber terminado la concesión. Básicamente, lo que hicimos cuando llegamos a la administración fue pasarle la multa más alta posible conforme al contrato.

La posibilidad de terminar con anterioridad el plazo de concesión depende, de acuerdo con el contrato de concesión, de la activación de un tribunal arbitral, que, como todos sabemos, es un proceso muy lento; incluso, era más lento que esperar el término de la concesión para el cambio de administración.

Entonces, lo que hicimos fue cursarles la multa y notificarlos de que el 30 de septiembre tenían que hacer abandono del terminal pesquero, porque iba a haber un cambio de administración, lo que ocurrió finalmente. Por lo tanto, esa multa está en etapa de cumplimiento, y se cursó como corresponde. Nosotros podemos hacerles llegar toda la documentación asociada a aquella.

La conformación de la asociación gremial histórica que hoy está administrando es de 1993. Su registro en el Ministerio de Economía es el N° 2496, por si lo quieren revisar. ¿Qué quiere decir que es una asociación gremial histórica? Que cada vez que hay una movilización en el terminal pesquero, o las veces que ellos mismos han venido al Congreso Nacional a exponer la situación, es la misma asociación gremial que viene desde Balmaceda, antes de la existencia de este terminal pesquero.

Respecto de la pregunta del diputado Schubert sobre la militancia, por su intermedio, señor Presidente, la desconozco. No les he preguntado a ellos si militan en algún partido. Si es de interés de la comisión, ustedes mismos podrían oficiar a la asociación gremial para preguntar la militancia de sus socios. Nosotros no lo sabemos.

En cuanto a la notificación de productos de origen ilegal, evidentemente tenemos un ente regulador propio, el Estado,

a través del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, encargado del control de los productos de origen ilegal; no, Bienes Nacionales.

Por lo tanto, no quiero inmiscuirme en las tareas que les competen a otros, pero lo que sí puedo decir es que esta es una consulta que hacemos recurrentemente a la administración, y que, como señalé en mi primera intervención, en el caso particular de los salmones, cuando me enteré, producto de este diálogo constante que tenemos con la administración, las denuncias ya habían sido hechas a la Policía de Investigaciones y esta ya las había remitido a la fiscalía y Carabineros había sido llamado durante la pesquisa.

Uno siempre se hace la pregunta de cómo entra el camión. Lo que ocurre es que el terminal pesquero moviliza cientos y miles de toneladas. Por lo tanto, hay un tránsito de camiones de alto tonelaje permanente, de noche y de día, porque hay frigoríficos, etcétera. El camión llega a la hora que llega, y ahí existe un mecanismo de control que, insisto, no quiero profundizar en eso, porque para eso está el servicio competente, pero muchas veces vienen con documentaciones en que se dice merluza y, en realidad, no es merluza, sino salmón. Y ciertamente hay capacidad de reducir un camión de alto tonelaje en cosa de horas. Existe esa posibilidad.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra la subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales, señora Alicia Barrera.

La señora **BARRERA**, doña Alicia (subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales).- Señor Presidente, tal vez hay algunos temas que no alcanzaremos a contestar en estos minutos, pero tenemos toda la voluntad de completar mayores antecedentes, si así lo solicita la comisión.

Sin embargo, me quiero hacer cargo de su consulta respecto de si existen inmuebles destinados en la Región de Los Lagos a bodegaje de incautaciones, ya sea para Carabineros, la Policía de Investigaciones o la Fiscalía.

Al respecto, hicimos las consultas en la región, porque entendemos que es una de las preocupaciones en el marco de esta investigación, y no existen bienes destinados para bodegajes de incautaciones. No obstante, me informaron que, en diciembre del año pasado, la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de Los Lagos se reunió con la fiscalía regional para abordar el tema.

En ese sentido, tenemos la posibilidad de disponer de un inmueble para estas labores y estamos a la espera de que la Fiscalía Regional de Los Lagos presente la solicitud. Por consiguiente, me comprometo para que esas gestiones, ese diálogo necesario se logre y podamos avanzar en esto que, entiendo, es muy relevante para la labor operativa de las policías y de la fiscalía.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Lo que entiendo de sus palabras es que habría la posibilidad de contar con algún bien inmueble en la región, pero para eso se necesita la solicitud formal del Ministerio Público.

La señora **BARRERA**, doña Alicia (subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales).- Sí, efectivamente.

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

La señora **BARRERA**, doña Alicia (subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales).- Ahora, lo ideal es que, a partir de esta reunión, nos acerquemos nuevamente a la fiscalía para que esta solicitud se concrete.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- ¿Para que la fiscalía lo haga directamente con la Secretaría Regional Ministerial de Los Lagos o con la subsecretaría?

La señora **BARRERA**, doña Alicia (subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales).- Con la Secretaría Regional

Ministerial de Los Lagos. De hecho, con ellos sostuvieron una reunión en diciembre del año pasado. Así que me comprometo con la comisión a facilitar esa gestión.

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

Es una muy buena noticia, porque en la región es urgente tener un bien inmueble que nos permita, no solo por el tema del robo de salmones, sino por un tema de seguridad en general, contar con algún terreno donde proyectar un lugar para efectos de estos decomisos, por lo que le agradecemos la gestión.

Tiene la palabra el diputado Stephan Schubert.

El señor **SCHUBERT**.- Señor Presidente, había preguntado sobre el plazo del permiso provisorio que se otorgó a esta asociación gremial.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Tiene la palabra el seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana, señor Andrés Hidalgo.

El señor **HIDALGO** (seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana).- Señor Presidente, el plazo del permiso provisorio es de seis meses y lo vamos a renovar por seis meses más.

El objetivo es que, durante ese proceso, que denominamos proceso de normalización, en el sentido de recuperar estas relaciones con el servicio público y también el vínculo con Bienes Nacionales, vamos a gestionar el proceso de concesión. Ese es el objetivo de este plazo.

Solo como nota al margen, quiero señalar que la actual administración del terminal pesquero y también el Ministerio de Bienes Nacionales, a través de la subsecretaría y de la Seremi, están totalmente abiertos a cualquier tipo de fiscalización por parte de la Cámara.

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

Quiero agradecer a la subsecretaria subrogante de Bienes

Nacionales, señora Alicia Barrera, y al seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana, señor Andrés Hidalgo, por su asistencia a la comisión.

Quiero invitar al subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca), señor Esteban Donoso, para que pueda exponer.

Hemos convocado nuevamente al Sernapesca, cuyos representantes estuvieron en la segunda sesión de la comisión. En esa oportunidad, hubo ciertos compromisos, porque la primera vez hicimos un diagnóstico de lo que estaba ocurriendo y de lo que estaba haciendo el servicio dentro de sus competencias. También vimos aquellas debilidades que estaban ocurriendo y el Sernapesca se comprometió a traer algunas propuestas para mejorar la fiscalización del robo de salmones y, principalmente, lo que tiene que ver con la acreditación de origen legal del producto.

Señor Esteban Donoso, sea usted muy bienvenido.

Tiene la palabra el subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca).

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero saludar a los diputados y a las diputadas presentes.

Mi nombre es Esteban Donoso, soy el subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, y me acompaña el señor Bernardo Pardo, subdirector de Pesquerías de nuestra institución y, por tanto, una de las principales fuerzas fiscalizadoras que tenemos.

Haremos un breve repaso de los antecedentes que nos llevan desde la misión institucional a plantear una propuesta respecto de la condición de acreditación de origen legal de los salmones.

-El invitado realiza su intervención con apoyo de medio

audiovisual.

En primer lugar, no debemos olvidar que nuestro servicio tiene la misión de contribuir a la sustentabilidad del sector y a la protección de los recursos hidrológicos y su medio ambiente, a través de una fiscalización integral, gestión sanitaria que influye en el comportamiento sectorial. Esa es nuestra misión institucional.

Nuestra visión es hacerlo de manera protagonista, innovadora y articuladora, de forma de generar una actividad pesquera y acuícola sustentable, con equipos competentes, motivados y comprometidos. Hemos tratado de trabajar en esa línea en nuestro énfasis estratégico.

Somos 1.200 personas, distribuidas en 52 oficinas a lo largo del país.

Como temática, a lo largo del tiempo, hemos ido abordando diferentes frentes de la realidad sectorial. La realidad sectorial incluye la acuicultura, la pesca, la pesca recreativa, por ahí tiene algo de parques y reservas marinas, y todos los componentes que siguen a la extracción o la cosecha, que tienen que ver con la comercialización, la transformación y, finalmente, la exportación.

Aparte de eso, trabajamos también fuertemente en un frente de vinculación sectorial para poder, de alguna forma, mejorar nuestras relaciones y hacer un mejor uso de nuestros recursos.

En este amplio abanico es donde nos encontramos como institución frente a los diferentes problemas que requiere la competitividad sectorial.

En la siguiente lámina tenemos una muy bonita imagen de lo que corresponde a la cadena de valor del salmón, desde la ova hasta la exportación. La imagen es de la industria Blumar Seafoods, así que agradecemos su colaboración.

Básicamente, se trata de una industria integrada y, en ese

sentido, compañías hermanas son las que cubren los distintos riesgos en la cadena de valor. El 76 por ciento de los ingresos, en términos de exportaciones, proviene de la salmonicultura. Tenemos 79 mercados de destino liderados por Japón, Estados Unidos y Brasil, como destino de las exportaciones, y genera alrededor de 55.000 puestos de trabajo directos e indirectos, según las últimas estimaciones. Y si uno empieza a agregar otros círculos, podría ser incluso más gente la que se ve beneficiada por esta industria.

En el mercado nacional -y tal vez sea un dato bastante interesante-, los precios de venta al consumidor varían, dependiendo de la plaza, entre 12.000 y 20.000 pesos por kilo. Por lo tanto, es un recurso muy apetecido y de alto valor, comparado con los 5.000 pesos de una reineta o los 3.000 o 2.000 pesos de una merluza.

Según estimaciones de la propia industria -y aquí está el estudio de las cadenas de comercialización y del robo del salmón, hecho por la señora Lizana-, entre 2018 y octubre de 2022 se contabilizaron 1.662 toneladas robadas, lo que equivale a un total de 8.957.000 dólares, es decir, casi 2.500.000 dólares anuales en pérdidas por robo.

El robo se produce en centros de cultivo, en el traslado desde las plantas de proceso a las plantas secundarias y también desde las plantas de proceso terminal secundarias hacia los locales de destino, que es la exportación o antes de la exportación.

¿Dónde va a parar ese salmón? Ciertamente no pasa a la exportación. Nosotros no tenemos antecedentes que nos indiquen que hay salmón de origen en un robo y que esté certificado por nosotros para algún mercado. En ese sentido, somos bien exhaustivos y tenemos un buen control de la exportación.

El señor **SCHUBERT**.- ¿No se exporta el salmón robado?

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- No tenemos antecedentes de que así sea.

Si tienen alguna denuncia, por favor háganlo saber, porque nos enorgullecemos de tener un buen control de eso.

Por lo tanto, nuestro principal incentivo tiene que ver con el mercado nacional; es en éste donde se distribuyen las ventas de este salmón robado, en complejas cadenas de distribución. En esto me hago cargo de los comentarios recientes.

Efectivamente, un camión de 25.000 kilos se distribuye luego en un montón de pequeños vehículos que van hacia una serie de plazas, como las ferias libres, mercados pequeños y camionetas. Por tanto, se empieza a diluir el mercado.

Ahora, como existe una organización para delinquir, para obtener este salmón, se genera un mercado ilegal que, además, tiene características de crimen organizado, en el sentido de que busca las formas y genera una empresa para llevar a cabo su cometido: lucrar con el salmón ilegal.

Nosotros originalmente hacemos acreditación de origen, pero desde la perspectiva de nuestra misión institucional, en cumplimiento del Reglamento Sanitario y el Reglamento Ambiental. Así, hoy tenemos una acreditación de origen legal que se centra en esos aspectos a través de una autorización sanitaria de movimiento, un CCM, y una autorización de movimiento, un CAM, donde se cautelan precisamente esas normas para ir aprobando el tránsito a lo largo de la cadena de valor, lo que se produce principalmente en los centros de engorda.

Sin embargo, una vez que se produce la cosecha, solamente nos quedamos con los procedimientos de acreditación de origen, que están establecidos en el mismo *pack* de las empresas y también en el decreto supremo N° 129, que es el Reglamento de Entrega de Información. Por lo tanto, solamente

estamos cubiertos por la entrega de información; informaciones de declaraciones de destino y declaraciones de abastecimiento, y obviamente ellos tienen la obligación de portar sus documentos tributarios al momento de hacer cualquier traslado. Eso es lo que tenemos hasta ahora.

Lo siguiente es muy interesante. Nosotros teníamos una acreditación de origen legal, pero se llevó a cabo hasta la resolución N° 1971, básicamente porque teníamos algunos antecedentes que hacían que la acreditación de origen legal, en la forma que tenía, no fuese efectiva.

La acreditación de origen legal o visación antigua significaba la visación del documento tributario, pero las personas que no quieren cumplir, no van a visar sus documentos tributarios. Por lo tanto, tenemos tránsito de personas en carretera que se arriesgan o personas que, haciendo la visación del documento tributario, dan tres o cuatro vueltas con un mismo documento visado, porque alcanzan a hacerlo. De manera que no es un mecanismo muy efectivo para prevenir o cautelar la custodia en la cadena de valor.

Además, la misma industria nos solicitó bajar estos requisitos en 2014, porque les restaba competitividad para la exportación. Como dijo el señor Presidente, el salmón se cosecha y se exporta en menos de 24 horas, una vez que está listo, por lo tanto es un movimiento rápido y cualquier traba que uno le pone entremedio puede generar o restar competitividad en la industria.

Finalmente, la visación no genera un efecto disuasivo para la comercialización ilegal, sino que grava solamente a quienes quieren cumplir y no a los que no quieren cumplir, que siguen por sus canales informales.

Y aquí es donde viene la propuesta. Lo anterior era un poquito más conocido.

A lo largo del tiempo, hemos ido trabajando en el perfeccionamiento de nuestros mecanismos de fiscalización.

Hemos variado en estrategia, desde la fiscalización pura, poniéndole más recursos a la fiscalización, colocándole más recursos también a lo que es la promoción, la facilitación del cumplimiento, haciendo educación.

Hay un estudio de 2014 que establece la efectividad de las políticas públicas cuando hay fiscalización, cuando es educación; sin embargo, una mezcla de ambas parece ser la solución perfecta.

En ese sentido, queremos hacer una propuesta a esta mesa, donde el objetivo sea establecer un estándar de acreditación de origen de salmones, que permita mejorar la rastreabilidad de las unidades de comercialización, orientada a entregar información que incida en la decisión de compra de los consumidores, incentivando el mercado legal. Si tenemos un mercado ilegal es lógico que abordemos y fomentemos el mercado legal.

Para precisar, la trazabilidad y la rastreabilidad tienen un origen común, no obstante se han ido diferenciando como conceptos a lo largo del tiempo.

La trazabilidad es la capacidad de tener la información almacenada respecto de la cadena de valor, mientras que la rastreabilidad es la capacidad de hacer seguimiento de un paquete. Por ejemplo, cuando compramos por Chilexpress, nos metemos a rastrear donde estará nuestro paquete. Eso es básicamente la rastreabilidad. Se han ido diferenciando y especializando, pero en el amplio sentido, derivan de la misma capacidad de tener el control de la cadena de valor.

La propuesta tiene cuatro ejes. El primer eje tiene que ver con utilizar elementos de verificación. Nosotros proponemos que sea un QR de identificación única, que tenga la información del origen, una URL para la validación en línea y con información de rastreabilidad, o sea, dónde está y dónde estuvo. Eso se puede y existe la tecnología para hacerlo, y no es prohibitiva, no es una tecnología que sea

muy cara. De hecho, como anécdota, hablando de etiquetas inteligentes, el otro día fui a Decathlon y tenían una pulsera que costaba 3.000 pesos y tenía una etiqueta RFID. Esa etiqueta es una etiqueta inteligente que le dice a los computadores de la tienda, que el producto está dentro de la tienda. Si yo salgo con ese producto sin pagarlo, suena la alarma. Si yo paso sin siquiera pistolearlo, lo coloco en una canasta y lo pago, el sistema lo saca de su *stock* y yo puedo pasar sin problema. En consecuencia, y como ejemplo, en una pulsera de 3.000 pesos hay una etiqueta que permite rastreabilidad. Lo digo como un ejemplo de que efectivamente la tecnología existe, es alcanzable y no estamos haciendo ciencia ficción con esto.

Acompañando a esto, se deben establecer condiciones para la comercialización legal. Eso significa que tenemos que establecer que en todos los puntos de comercialización se debe verificar esta etiqueta. Esto se puede hacer con un elemento simple; cuando recepciono en mi bodega o en mi planta, tengo que recepcionar la etiqueta, con un pistoleo en la misma, de manera que siempre pueda saber dónde está ese paquete.

Asimismo, la etiqueta siempre debe estar visible para los organismos de fiscalización y el etiquetado siempre tiene que ser hecho en planta. Es muy difícil hacerlo en otro lugar. Son muy pocas plantas las de salmónes; no son más de 40 las que tenemos de salmón fresco, congelado, y, por tanto, la infraestructura tampoco está tan distribuida. Existe y se puede hacer.

La otra condición tiene que ver con la información de cara al usuario. Esto es algo que nosotros podemos establecer rápidamente, acercándonos un poco al estándar europeo, de que la información de origen esté siempre visible, vale decir, que exhibamos la etiqueta. Personalmente, soy partidario de que se exhiba siempre la etiqueta, de manera

que cualquier funcionario o cualquier usuario pueda pistolear la etiqueta y leer su información de origen. La información tiene que ver siempre con la información del origen más la rastreabilidad o la historia que ha ido acarreado el recurso.

¿Cuál es la ventaja de eso? Al tener un control de etiqueta, si a mí me roban un camión, y yo tengo el control de las etiquetas, puedo deshabilitar todas las etiquetas, generando al rastreo o al pistoleo una alerta de salmón robado, insalubre, o lo que sea. En caso de robo, la etiqueta debe emitir una advertencia al usuario y la posibilidad de denunciar. Eso es sencillo porque si estoy en una feria y veo que está allí, lo pistoleo y me dice alerta, denuncio y me voy. No tengo por qué enfrentarme con nadie, que es básicamente el problema que tenemos cuando nos vamos al menudeo. Si hiciéramos fiscalización y fuéramos a todos los puntos de venta a quitar el salmón, lo más probable es que sumaríamos las 34 agresiones físicas que tenemos a la fecha y se multiplicarían, sobre todo en esta industria que ya tiene carácter de crimen organizado.

El señor **SCHUBERT**.- Señor subsecretario, solo para entender y seguir la idea, ¿lo que sugiere es que cada salmón o cada caja tenga una etiqueta?

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Cada salmón debiera tenerla, porque un salmón de tres kilos tiene un valor de alrededor de 60 mil pesos y la etiqueta cuesta menos de 300 pesos.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- La propuesta es muy interesante. Pero, para ir la materializando, ¿cómo se puede llevar a cabo? ¿A través de un plan piloto? ¿Necesita presupuesto estatal? ¿Requiere alguna modificación legal o responde a acciones administrativas? ¿Cómo debiera materializarse en la práctica?

Sobre el punto, tiene la palabra el diputado Roberto Arroyo.

El señor **ARROYO**.- Sobre el mismo punto, ¿existen antecedentes sobre este sistema en cuanto a cómo ha funcionado en otros lugares? ¿Lo copiaron o trajeron de alguna parte? ¿De dónde apareció?

Gracias.

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Antes que todo, la implementación de un sistema de esta naturaleza requiere una aproximación público-privada, porque estamos hablando de la industria y del establecimiento de un nuevo estándar de acreditación de origen legal, que requiere el reconocimiento y puesta en valor por parte del Estado, y de la información que se entregue a la ciudadanía, mediante una estrategia comunicacional que permita dar un mensaje claro.

Respecto de lo anterior, vale la pena hacer una precisión. La mejor campaña de fiscalización que ha hecho el Servicio Nacional de Pesca en la actualidad es la de la merluza común de septiembre. Nosotros le decimos a la ciudadanía que no compre merluza en septiembre y les explicamos que durante ese mes las merluzas están embarazadas, que hay un riesgo de sustentabilidad, etcétera. No hay o se vende muy poca merluza septiembre porque el mensaje es directo y sencillo. En cambio, cuando hablamos de los mecanismos de acreditación de origen que tenemos, normalmente hay que decirles que no compren. Pero, si tienen la guía y el documento tributario, si tiene el timbre visado, no sirve ese mensaje para la ciudadanía ni incide en la decisión de compra. Por eso queremos entregar un elemento único que diga sí o no. Eso es lo primero.

Existen ejemplos. El estándar europeo es bien importante, sobre todo para la venta en fresco, ya que establece la exigencia de mecanismos de verificación y, entre ellos, están

los de trazabilidad. Se ha hecho mucho respecto de esto último para el alcohol, según recuerdo, y para las praderas de agave para hacer el tequila, que es un ejemplo de trazabilidad de materias primas. En fin, existen experiencias donde se ha realizado.

En cuanto a la pesca y la acuicultura, se ha hecho muy poco y no se ha avanzado mucho. De hecho, principalmente por la variabilidad que tienen los mercados, esto no se ha puesto todavía en valor a nivel mundial, y no es que nosotros estemos rezagados; de hecho, somos referentes en el cono sur.

Sobre el marco legal, tenemos uno para establecer las condiciones de acreditación de origen. Probablemente, para mejorar la efectividad, habría que buscar la forma de perfeccionar ese marco legal, dando el carácter de delito a algunas cosas, para que sea mucho más efectivo.

Actualmente, con las potestades legales que tenemos, no alcanzamos a establecer condiciones para la acreditación de origen legal y para implementar un sistema de esta naturaleza. Por ello, siempre es mejor partir con pilotos, porque así vamos probando el concepto y profundizando en su implementación.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señor Donoso, tengo otra consulta. Voy a ser conciso porque el tiempo pasa bien rápido y aún falta que exponga el director general de Concesiones de Obras Públicas. El tema que él abordará, relativo al transporte terrestre, también es muy relevante.

Entonces, entiendo que este plan piloto o esta propuesta se aplicaría -por lo que entiendo- cuando salga el producto desde la planta de proceso. Pero, ¿qué pasa con los recursos que están en los centros de cultivo? ¿Qué pasa con ese salmón que viene en la mortalidad, por ejemplo? ¿Qué pasa si hay un escape masivo o un robo de la mortalidad? ¿Cómo podemos hacer seguimiento o rastreabilidad, ocupando el concepto que usted

ha mencionado?

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Creo que el eje de la propuesta parte por comunicar y poner en valor la etiqueta de la planta. Tenemos que focalizar y hacer entender al público que el salmón que viene con etiqueta es el que está en condiciones de consumo y el otro no. Entonces, ponemos en valor esa diferencia, por un lado.

De igual modo, creo que los mecanismos de rastreabilidad del salmón, de materias primas, se implementarían de una manera similar, es decir, a través de etiquetas en los *bind*, en los medios de transporte de estas unidades. Claramente, eso serviría para mejorar la custodia de la materia prima. Sin embargo, para el consumo, siempre debiese estar la acreditación de origen en los puntos de venta, en donde se tiene el contacto con el consumidor.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- ¿Para que a través del código QR ese consumidor tenga la posibilidad de acreditar el origen del producto?

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Exacto. Probablemente, si ve alguna alerta, colocará el botón de pánico y denunciará.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Finalmente, le quiero consultar si esto les permitiría a otros servicios - al de Impuestos Internos, Aduanas, las policías o el Ministerio Público- hacer la rastreabilidad. Imagino que aquello también está en la propuesta. ¿Es así?

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Logramos una mayor nitidez en la cadena de valor y en la custodia de la cadena logística. Por lo tanto, también debiese generar una información de mejor calidad para los organismos fiscalizadores.

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

Para ir cerrando, tiene la palabra el diputado Schubert.

El señor **SCHUBERT**.- Señor Presidente, respecto del etiquetado, ¿cómo se adheriría al salmón para evitar que se lo saquen y se lo pongan a otro? ¿Qué pasa con el fileteado? ¿Cada filete al vacío o cada *display* va a tener esa etiqueta?

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Lo que pasa es que cada producto en planta ya tiene una etiqueta y lo que hacemos es agregar un paso más a esa etiqueta, obligando a contar con algún mecanismo de verificación que acreditemos.

En cuanto a cómo se puede impedir que, ya estando en los puntos de venta, tomen la etiqueta y se la pongan a otro, lamentablemente, ahí, creo que eso depende mucho de la frecuencia que podamos lograr para que la ciudadanía pistolee, porque cuando estoy cambiando la etiqueta, en algún momento voy a encontrar que el salmón ya no es tan fresco; la etiqueta tiene un solo origen, no se extiende. Por lo tanto, mucho del sistema descansa en la posibilidad que tenemos de hacer esa verificación de origen al momento de la compra.

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

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Me asaltó una duda, cuando se habló de los salmones que se escaparon en algún momento. ¿Cómo podemos darnos cuenta cuando vamos a comprar? Hace bastante tiempo que no voy a la feria, pero, cuando lo hago, siempre los venden al vacío. Entonces, si el producto llega a la feria o a otros lugares y no hay un sello de origen, ¿cómo podemos controlarlo? Porque la gente igual lo compra, por una cuestión de precio. Si uno va a un supermercado, los va a encontrar supercaros, pero, en la feria, los encontrará a mitad de precio. Por eso la gente los va a comprar, porque están mucho más baratos.

Entonces, en esa cadena, ¿cómo se podría resolver una situación de esa magnitud? Porque no estamos hablando de un

solo salmón, sino de miles que están dando vueltas por el país.

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- La obligación de exhibir el origen es para todos los puntos de venta, vale decir, para las ferias, supermercados, mercados y por qué no avanzar un poquito más y agregamos también a los restaurantes.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señor Donoso, para finalizar, usted acaba de decir que esta propuesta tiene que materializarse, socializarse y ser una iniciativa público-privada, por lo que entiendo.

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Así es.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- ¿Esto se ha socializado y conversado con los diferentes gremios? ¿Se piensa hacer? ¿Cómo?

El señor **DONOSO** (subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura).- Esta propuesta la empezamos a trabajar a partir de esta comisión, en la última reunión que se llevó a cabo, con el compromiso de la directora. Por lo tanto, esperábamos esta instancia para empezar su socialización. Esto tiene que ver con el vil dinero. Efectivamente, esto tiene que ver con el vil dinero.

Efectivamente, hay tres grandes objetivos, uno de los cuales corresponde a mejoras de la plataforma de integración del Sernapesca. Esto es superrelevante.

Como Sernapesca, no podemos hacer 10.000 sistemas de trazabilidad o uno que se adapte a cada empresa; por lo tanto, lo que estamos haciendo es fortalecer nuestra plataforma de integración, a fin de que las empresas que ya han avanzado en trazabilidad puedan interoperar con nuestro sistema. Luego, lo único que hacemos es recoger la información que requerimos para la acreditación del origen legal y también para asegurar su abastecimiento.

El segundo objetivo tiene que ver con mejoras en nuestra infraestructura. Si queremos asegurar una alta disponibilidad, necesitamos salir de los *data center* que tenemos en el Sernapesca; debemos usar la nube para esté disponible el sistema. Cabe mencionar que uno de los principales problemas que tuvimos en la implementación de nuestro sistema de trazabilidad fue que, a medida que fue aumentando su uso, los servidores fueron quedando chicos; entonces, empezamos a evidenciar algunas caídas y eso gatilló en que la industria nos pidiera abordar el tema de la trazabilidad.

El tercer objetivo tiene que ver con la creación de un registro de proveedores de trazabilidad acreditados. Dado que vamos a tener empresas que van a estar proveyendo a la industria de trazabilidad y etiqueta, es necesario que sean verificados y, de alguna forma, que los acreditemos, a fin de que sean proveedores que cumplan con los estándares de seguridad que estamos buscando.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente). Muchas gracias por su exposición y por la propuesta. Creo que es un avance relevante que se debe analizar, ojalá materializar y lógicamente socializar con los diferentes gremios.

A continuación, doy la bienvenida al director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez. Nuestro invitado fue convocado para participar en la sesión anterior, pero no pudo asistir porque estaba fuera del país, lo cual se entendió y, por ello, fue invitado a esta sesión.

Señor director, le pido sintetizar su presentación y que aborde el punto referido a la seguridad en las carreteras, lo que está trabajando el MOP con las concesiones.

Tiene la palabra el director general de Concesiones del MOP.

El señor **SÁNCHEZ** (director general de Concesiones del

Ministerio de Obras Públicas).- Señor Presidente, voy a proyectar una presentación para ilustrar mejor aquello que abordaré.

-El invitado realiza intervención con apoyo de medio audiovisual.

Quiero saludar a los diputados y a las diputadas que conforman esta comisión.

Haré un breve repaso del trabajo que, como Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, estamos desarrollando en pos de la seguridad pública en nuestras carreteras.

En primer lugar, cabe contarles que, ante esta oleada de robos, el flagelo de la delincuencia y con ocasión de los problemas en las rutas que se han registrado, hemos estado desarrollando un conjunto de inversiones, tanto en las autopistas urbanas, que fundamentalmente se concentran en la ciudad de Santiago, como en las rutas interurbanas.

Las inversiones apuntan a responder con mayor infraestructura, mayor capacidad de las propias rutas, a efectos de ayudar tanto en la persecución del delito como en entregar información a las policías y al Ministerio Público en sus investigaciones. En ese sentido, también hemos considerado la construcción de infraestructura para Carabineros en la ruta, la implementación de un protocolo de atención a víctimas y algunas medidas administrativas, aprobadas por el propio Congreso Nacional, a través de la Ley de Presupuestos, lo que nos permitirá acudir con mayor agilidad en materia de inversiones.

La inversión en autopistas urbanas, probablemente, corresponde a la mayor cantidad de recursos que hemos transferido o que hemos podido implementar durante la administración del Presidente Boric. Esto, a propósito de un

plan de acción que ha liderado por la Subsecretaría de Prevención del Delito, con la cual hemos estado colaborando activamente, junto con Carabineros, la PDI y las empresas concesionarias. Así, en las seis autopistas urbanas de Santiago, con una cobertura de 27 comunas, se ha hecho una inversión de más de 1.400 millones de pesos, incorporando 107 nuevas cámaras de vigilancia, con el correspondiente mejoramiento de su cobertura y resolución, en todas esas autopistas; 31 nuevas señaléticas de monitoreo y fiscalización policial; 27 puntos de mejoramiento de luminarias, lo cual es muy importante para capturar buenas imágenes. Asimismo, se ha implementado un *software* de radiocomunicación al interior de los túneles, ya que en algunos se producían dificultades en la comunicación por celular. También se han hecho cierres perimetrales, limpieza y manejo de vegetación para evitar zonas oscuras, y se han puesto a disposición de Carabineros 33 puntos de fiscalización en las autopistas.

Adicionalmente, en las rutas interurbanas, en el tramo de la ruta 5 Sur, tramo Collipulli-Temuco, Región de La Araucanía, ha habido avances importantes. Esperamos que, durante marzo, terminemos las fases 1 y 2 del proyecto de cámaras con circuito cerrado de televisión. Ya se han habilitado 17 puntos de control. Se han implementado salas de monitoreo en la 4ª Comisaría de Carabineros de la ciudad de Victoria, y se habilitarán 14 puntos de monitoreo, además de los lectores de placa patente única, los PPU. Es decir, cada cámara tendrá la posibilidad de captar la información de patentes.

En el caso del tramo Temuco-Río Bueno, Región de Los Ríos, se iniciaron las obras en septiembre del año pasado, y se espera que los siete primeros puntos se pongan en operación en marzo próximo.

En el caso de las cámaras de vigilancia de la ruta 160,

Región del Biobío, hay un decreto supremo que mandata la contratación de esas obras.

En la ruta 78, Región de Valparaíso, ya existen 67 cámaras con circuito cerrado de televisión y se contempla la instalación de 44 cámaras adicionales.

Hace muy poco, entregamos a Carabineros una nueva tenencia en ruta, cerca de la ciudad de Valdivia, para hacer los controles que ya se hacen en el resto de la ruta, prácticamente en todos los tramos.

También, se ha establecido un protocolo de atención a las víctimas, independientemente de lo que se establece en el propio contrato de concesión a las sociedades concesionarias en materia de responsabilidad. Por lo tanto, como el Estado ya tiene un sistema de atención a víctimas, lo que hemos hecho es exigirles a las sociedades concesionarias que, a través de la administración de estas rutas -como tiene presencia en todo el territorio-, se acerquen a las víctimas a ofrecerles la ayuda necesaria para que se contacten con quien corresponda, haciendo uso del teléfono que ha dispuesto el Ministerio del Interior y Seguridad Pública. En definitiva, lo que queremos es que a las personas se les ofrezca cobijo, ayuda, teléfono, etcétera, cuando sean víctimas de algún delito.

Sé que esto excede un poco el motivo esencial de esta comisión, pero quiero que se entienda que hay ciertas materias en las cuales hemos avanzado, para que el contrato de concesiones, además del diseño, construcción y mantenimiento de la ruta, incluya la servicialidad; es decir, que las concesionarias provean a los usuarios de un servicio de grúas para despejar la ruta cuando ocurra un accidente, que coordinen la llegada de ambulancias para entregar los primeros auxilios a los afectados. En este caso, hemos aprovechado el contrato para dar lugar a una mayor atención a los usuarios.

Cabe señalar que para contratar estos proyectos de mayor inversión en infraestructura, para captar los datos y que estos estén a disposición de las policías y del Ministerio Público, se hace necesario dar lugar a un acto administrativo, que consiste en la modificación de un decreto supremo, dado que el contrato de concesión fue firmado por el Presidente de la República y los ministros de Obras Públicas y de Hacienda. Por lo tanto, cada vez que quisiéramos hacer una inversión, por pequeña que sea, deberíamos recurrir al mismo procedimiento.

Es por eso que la Ley de Presupuestos 2024 contiene una glosa 6 en el presupuesto de la Dirección General de Concesiones, que dispone lo siguiente:

"Las modificaciones de contratos vigentes en operación, que aprueben modificaciones de obras para resguardar la seguridad pública, tales como provisión e instalación de cámaras de seguridad, *software*, iluminación de seguridad para peatones y/o recuperación de sitios adyacentes que se han constituido en foco de delincuencia, entre otras de igual naturaleza, podrán ser contratadas mediante resolución de urgencia, con la sola aprobación previa de la Dirección de Presupuestos. Las obras de seguridad pública, asociadas a este programa serán informadas trimestralmente a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos."

¿Qué motiva esa glosa? Por ejemplo, que no tengamos que hacer una evaluación social para la instalación de cámaras de seguridad, sabiendo que tiene una rentabilidad social implícita. Además, estamos utilizando el contrato de concesiones para proveer esa infraestructura, dado que esas cámaras no las opera el concesionario, sino directamente la Central de Comunicaciones de Carabineros (Cenco), que es la encargada de utilizar esa información.

Al respecto, quiero hacer mención de que -quizás esto no es de conocimiento público, y es muy importante que el

legislador lo tenga en conocimiento; si fuera necesario, podemos invitar a la comisión a conocer algún centro de operaciones, que son los famosos COT- cada sociedad concesionaria tiene asociada una infraestructura pública, un recinto público, que no es de la concesionaria, un espacio físico, donde se monitorea todo lo que está ocurriendo en la ruta. Es una sala de control que tiene información importante, al menos en las autopistas urbanas de Santiago. En cinco de las seis hay un carabinero 24/7, durante los 365 días del año. Por lo tanto, toda la información que se obtiene de este centro de control está en línea con las policías, y existe información que fluye automáticamente.

Existe otro proyecto de ley que se está analizando en la Comisión de Obras Públicas del Senado, que contiene, en parte de las mociones que hemos podido incorporar, la posibilidad de hacer mucho más efectivo el traspaso de información y con eso no lesionar ni poner en discusión la privacidad de los datos.

En el tramo Collipulli-Temuco, se trata de una inversión de un poquito menos de 300.000 UF, que además va a tener un costo mensual de mantenimiento. Ahí tenemos 31 cámaras de tipo normal, 22 cámaras térmicas y 439 luminarias. O sea, son inversiones considerables.

En el caso del tramo Temuco-Río Bueno, hay 36 cámaras normales, 20 cámaras térmicas, las cuales pueden operar de noche; una cantidad importante de iluminación y lectores de placas patente.

En el caso de la ruta Río Bueno-Puerto Montt y Puerto Montt-Pargua, estamos implementando por primera vez la glosa 6, para avanzar en forma rápida en la dictación de este decreto supremo. Estamos haciendo la evaluación con Carabineros para establecer los puntos donde debemos instalar estos dispositivos.

Para finalizar, sería importante que ustedes conozcan la

forma en que estamos transformando, sobre todo en la ruta 5 y en las rutas en general, a un sistema de cobro electrónico que permite mejorar tanto la usabilidad de la ruta, para evitar los tacos en las plazas de peaje, hacer más eficiente el pago, y contar con tecnología de punta, pues permitirá leer patentes en cada pórtico y tener las cámaras de seguridad que se requieren en esta ruta.

Por lo tanto, cada relicitación que estamos llevando a cabo durante esta administración viene aparejada con una serie de medidas -ya viene incorporado; no vamos a tener que modificarlo en adelante- para atender la seguridad pública en nuestras rutas.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señor director, agradezco su exposición.

Desde ya, me interesa el tema de los pórticos. Habló de la automatización -imagino- para evitar los troncales, que va enfocada, en este caso, a los camiones. Sus conductores hablaban de que esa detención es un riesgo para ellos.

Lo otro que quiero preguntarle es si existen lugares de descanso para los conductores de camiones y cuáles son las condiciones de esos lugares.

Tiene la palabra el diputado Schubert.

El señor **SCHUBERT**.- Señor Presidente, me parecen muy interesantes las inversiones que menciona el director general de Concesiones, pero eso no apunta a lo que estamos consultando. El hecho de invertir 1.400 millones de pesos en Santiago, específicamente en seguridad en la autopista urbana, no tiene mucho impacto en el robo de salmón que ocurre entre Biobío y Puerto Montt. Eso tiene que ver con la inseguridad que tenemos en Chile y en las autopistas. Lo mismo respecto de los otros montos que usted señala.

En concreto, creo que tenemos ciertos temas. Es medular lo que señala el Presidente, por ejemplo, respecto de las paradas de los camiones en los peajes, porque apunta

directamente a esto.

Lo último que dijo el Presidente es lo relativo a los lugares de descanso. Los camioneros han señalado que los lugares de descanso, por los contratos de concesiones, no están ubicados en los lugares donde paran. Si salgo de Puerto Montt, no descanso en Osorno, porque vengo recién saliendo; descanso más allá, y es más allá donde no hay lugares de descanso. Lo mismo de Santiago al sur. Entiendo que Los Ángeles es un lugar de parada por las distancias, y ahí no hay lugares apropiados o no hay lugares.

La pregunta es si han conversado con esos gremios para determinar los puntos donde sí se requiere de lugares de descanso y cómo hacerlo con las concesionarias y los contratos que ya están vigentes.

Por último, en los lugares en que ya existen o en los futuros que vayan a existir, ¿de qué forma se puede reforzar la seguridad? Eso es clave, porque si paran a descansar, incluso en lugares habilitados, prefieren no parar porque siempre les roban, porque la carga es muy valiosa. Entonces, tienen que ir acompañados de implementos de seguridad no solo en la ruta, sino en esos lugares de descanso, que son tan importantes, porque las distancias son largas y requieren de esas paradas.

Creemos, por lo que hemos escuchado en la Comisión, que los pódicos de peaje sean *free flow*, y los lugares de descanso, además de las cámaras, que siempre vienen bien - en La Araucanía tenemos el terrorismo y se ha reforzado hace tiempo la existencia de cámaras en el trayecto que usted señalaba-, requieren atención en estos otros puntos señalados.

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

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Señor Presidente, de acuerdo con lo que dijo el diputado Schubert, en lo que se

refiere a las rutas centro sur, especialmente en la Región del Biobío y en la Región de Ñuble, que es donde ocurre mucho el robo de salmón en el transporte de carga, ¿existen cámaras de vigilancia?

Por otra parte, en una reunión que tuvimos con los camioneros, ellos hablaron mucho de las zonas de descanso, de que no había suficientes y que eran muy inseguras.

Entiendo que se está ampliando la ruta desde Chillán a Collipulli. ¿Esas nuevas rutas van a tener estos elementos para ampliar las zonas de descanso y seguridad?

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

Solicito acuerdo para prorrogar el término de la sesión por cinco minutos.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada Acevedo.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Señor Presidente, yo vivo en Coronel, ahí está el puerto. ¿Está hablando del acceso norte de la comuna, viniendo de Arauco hacia acá, que tiene que ver con Tres Pinos?

En la ruta de Arauco hacia el puerto de Coronel es donde ustedes van a implementar las cámaras. Pero, si estamos hablando de lugares de descanso donde los transportistas pudieran descansar y no tener mayores situaciones de robos o de asaltos, ¿han visto ustedes en qué parte de esa ruta debería haber un lugar de descanso? Ojalá que esté bastante cerca de alguna unidad policial para tener el debido resguardo?

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

El señor **BERNALES**.- Señor Presidente, por su intermedio, me gustaría saber cuáles son los criterios a la hora de decidir los puntos de descanso, porque en la comisión los

camioneros han dicho que los lugares que han solicitado no son tomados en cuenta y que, por el contrario, el MOP habilita lugares de descanso en otras zonas no recomendadas por los camioneros.

Al respecto, quiero saber si se encuentra proyectada la construcción de nuevos puntos de descanso que coincidan con lo que piden los camioneros.

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

El señor **SÁNCHEZ** (director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas).- Señor Presidente, lo que ha mencionado la mayoría de los presentes es muy importante. Efectivamente, hemos tenido bastantes reuniones con los gremios de camioneros a instancias del subsecretario del Interior. Tenemos un listado bien importante de zonas de descanso que han sido acordadas con ellos, tanto en el norte como en el sur del país.

Las zonas de descanso son bastante distintas a las que conocemos, pues tienen buenas instalaciones con sistemas de seguridad. Parte de las dificultades radica en que deben contar con presencia de vigilancia de carabineros. Cuando ponemos énfasis en las cámaras, estamos diciendo que, en el fondo, esos lugares van a estar monitoreados 24/7.

Podemos hacer llegar a la comisión el listado de las zonas de descanso que hoy están en carpeta para su construcción, las que están en modificación y las que se incluirán, por ejemplo, en el nuevo tramo Chacao-Chonchi. También, tenemos espacios de descanso con contratos nuevos que están *ad portas* de recibir ofertas.

Por ejemplo, en cuanto a la pregunta de la diputada Acevedo sobre el tramo Chillán-Collipulli, tenemos el área de servicios generales y atención a la emergencia; en Bulnes, lado oriente de Santa Clara, el área de servicios generales; en el sector de Huaqui, lado poniente de Los Ángeles, el

área de servicios generales y atención a emergencia, y en los lados oriente y poniente del sector Las Maicas.

Esto ha sido conversado con los gremios y nos han manifestado que no basta con poner un espacio, sino que este también debe tener actividad nocturna, de manera que durante el período en que ellos descansan puedan hacerlo de forma segura.

Señor Presidente, si le parece, podemos hacer llegar el conjunto de estos nuevos requerimientos, que, además, han sido parte de acuerdos que el propio Ejecutivo ha suscrito con los gremios de camioneros.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Voy a recabar el parecer de la comisión, a objeto de que ustedes nos puedan enviar la información sobre nuevas instalaciones, proyectos referentes a los pórticos, instalación de cámaras de seguridad y lugares de descanso, principalmente en lo que respecta a esta comisión desde la Región del Maule hacia el sur.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Señor director, continúe haciendo uso de la palabra.

El señor **SÁNCHEZ** (director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas).- Señor Presidente, simplemente quiero agradecer esta invitación. Estamos disponibles para responder todas las dudas que tenga la comisión.

Hice referencia a la inversión que se ha hecho en Santiago, por cuanto la capital también es parte de la cadena del delito del salmón. Por lo tanto, con ello queríamos demostrar que gracias a la capacidad que hoy tenemos instalada, que podría ser expandida al resto del territorio, tenemos la posibilidad de hacer un mejor control de aquello que ustedes están relevando en esta comisión.

El hecho de tener cámaras también implica tener un sector

de control de pantallas. Al mismo tiempo, lo más importante es qué hacemos con la información teniendo toda esa infraestructura. Por eso, es muy relevante lo que las policías puedan hacer con esa información y, desde luego, el Ministerio Público, para poder desbaratar las bandas delictuales, que tanto daño le causan a la economía de esas regiones.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Le agradezco, señor director.

De lo que usted señala, obviamente se entiende lo que ocurre en la Región Metropolitana, pero también hacemos hincapié en la necesidad de tener una mirada cercana a las provincias, a las regiones donde está ocurriendo esto.

En relación con la proyección del presupuesto y la inversión que se quiere hacer, lógicamente son buenas noticias. Pero, a través del oficio que nos va a responder -nosotros también haremos la consulta-, también me gustaría que se agregara información sobre el establecimiento de plazos, porque, en general, los afectados directos, que son los conductores y dueños de camiones, nos han manifestado que muchas veces nos quedamos con los titulares, o con buenas intenciones o con meros anuncios, pero cuando se materializa esto.

Asimismo, la idea es que haya una socialización con ellos. Me refiero principalmente a lo que ocurre en la Región de Los Lagos o a la inversión que se va a hacer desde Puerto Montt hacia el sur, considerando el tramo Puerto Montt-Pargua y el archipiélago de Chiloé.

Señor director, le agradezco su intervención.

Estimados colegas, se encuentra citada la sesión del próximo jueves 21 de marzo en la Región del Biobío. ¿Estamos confirmados?

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Señor Presidente, me

gustaría que fueran más diputados de la región.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Señora diputada, me toca estar presente allí, en representación de la Región de Los Lagos.

Finalmente, agradezco a todos por su asistencia a la comisión.

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

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

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.