

SESIÓN 133ª, ORDINARIA, DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES CORRESPONDIENTE A LA 373ª LEGISLATURA, CELEBRADA EL MARTES 12 DE AGOSTO DE 2025, DE 17:36 A 19:30 HORAS.

SUMARIO:

I.- Continuación del estudio de las I.- Se recibió al señor Director General de Concesiones, Claudio Soto Cárdenas, (S), para exponer sobre el tema: Pagos improcedentes que, según la Contraloría, habría efectuado el Ministerio de Obras Públicas en la Concesión Ruta 66 – “Camino de La Fruta”. (Más de \$300 Millones).

II.- Continuación del estudio y despacho de las mociones refundidas, en primer trámite constitucional, que modifican la ley N° 18.290, de Tránsito, para exigir, a vehículos de transporte de pasajeros y de carga que indica, contar con elementos de seguridad y sistemas de monitoreo que señala. BOLETINES Nros: 17.427-15, 17.430-15 y 17.452-15.

I.- PRESIDENCIA

Presidió la sesión su titular, el diputado señor **Carlos Bianchi Chelech**, actuó como Abogado Secretario de la Comisión, el señor **Roberto Fuentes Innocenti**, como Abogado Ayudante (A), el señor **Mauricio Vicencio Bustamante**, y como secretaria ejecutiva, la señora **Mabel Mesías Chacano**.

II.- ASISTENCIA

Concurrieron, la diputada integrante de la comisión señora Emilia Nuyado Ancapichún; y los diputados integrantes señores, René Alinco Bustos, Carlos Bianchi Chelech, Fernando Bórquez Montecinos, Félix Bugueño Sotelo, Felipe Camaño Cárdenas, Juan Irrázaval Rossel, Cosme Mellado Pino, Leonidas Romero Sáez y Jaime Sáez Quiroz.

Asiste en remplazo del diputado Juan Antonio Coloma, el diputado Felipe Donoso.

Concurren, además, la diputada señora Marcela Riquelme y el diputado señor Gonzalo Winter.

Asisten como invitados: el señor Director General de Concesiones Claudio Soto Cárdenas (S), y señora María Loreto Gonzalez, Jefa de Administración y Finanzas. Lrs acompañaron: Ricardo Faundez, Jefe División de Construcción, Javier Soto, Jefe Depto. Jurídico de Construcción y Operación y Alejandro Henríquez, Jefe Depto. de Presupuesto y Control Tributario.

Asisten, también, el Jefe de Zona Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial, General don Víctor Alejandro Vielma Vidal; el Prefecto de la Prefectura de

Investigación de Accidentes en al Tránsito (SIAT), Teniente Coronel don Carlos Alejandro Cortés Olave; y el Jefe de Sección Singe – Prefectura Técnica y Seguridad Vial (OS2), Capitán don Carlos Nicolás Bassaletti Badilla.

III.- ACTAS

El Acta de la sesión N°131, ordinaria, se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El Acta de la sesión N°132, ordinaria, queda a disposición de las señoras y señores diputados.

IV.- CUENTA

Se han recibido los siguientes documentos:

1.- Proyecto de ley, iniciado en moción, de los diputados señores Bianchi; Araya, don Jaime; Camaño; Soto, don Raúl; Tapia y Ulloa; y de las diputadas señoras Marzán; Molina y Nuyado, que "Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en materia de requisitos exigibles para la renovación de licencias profesionales obtenidas antes del 8 de marzo de 1997". BOLETÍN N° 17751-15. EN ESTADO DE TABLA.

2.- Solicitud de dirigentes de las comunidades de Santa Clarisa, Valdebenito Alto, Valdebenito Bajo, El Pino, Santa Inés, Santa Silvina, Medialuna e Inés de Suárez, de la Región de O'Higgins, quienes solicitan Audiencia con la Comisión de Obras Públicas. en conjunto con la señora Ministra de Obras Públicas y el Director de Concesiones, para referirse al tema de las irregularidades detectadas por la Contraloría General de la República en la concesión la Ruta H66, en los tramos B3 y B4, que atraviesan las localidades mencionadas. SE TOMÓ CONOCIMIENTO.

3. OFICIOS Nos. 1513 Y 1532 del Ministerio de Obras Públicas que responden a las siguientes solicitudes:

i) Para evaluar la factibilidad del traslado del pozo de agua que abastece el sector Guabun, comuna de Ancud, a otro que presente mayor caudal, e

ii) Información acerca del estado de avance de la construcción de dos rampas en la isla Meulín, comuna de Quinchao, en los sectores de El Tránsito y San Francisco, contempladas en un proyecto de zonas de rezago del año 2024. Respuestas a oficios 542 y 600. SE TOMÓ CONOCIMIENTO.

4.- Oficio N° 23074 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante el cual Informa al tenor de lo requerido, en el marco del anuncio del Sr. Gobernador de la Provincia de Chubut. Responde oficio 604. SE TOMÓ CONOCIMIENTO.

5.- Oficio DEN N°220/2025 del Ministerio Público por el cual remite información presupuestaria segundo trimestre año 2025. SE TOMÓ CONOCIMIENTO.

6.- Oficio 2010-0046 del INSTITUTO NACIONAL DE NORMALIZACION, por medio del cual remite copia de las actas relativas al proceso de elaboración de la norma técnica NCh 1436-2000 (oficializada a 2001 mediante Decreto de Ministerio de Economía), sobre calibración de equipos surtidores de combustibles líquidos. Responde Oficio 621. SE TOMÓ CONOCIMIENTO.

7.- Remplazo para la presente sesión del diputado Juan Antonio Coloma, por el diputado Felipe Donoso. SE AUTORIZÓ EL REEMPLAZO.

V.- VARIOS

El diputado señor **Bórquez** solicitó se oficie al señor Director Nacional de Obras Portuarias (DOP), a objeto de que informe sobre la situación y plazos de reparación del muelle de la caleta Inio, comuna de Quellón, Región de Los Lagos, con más de treinta años de antigüedad, el cual presenta la ruptura de dos de sus pilares y caída de vigas, generando un perjuicio enorme a la población local que ha visto suprimida su conectividad, afectando el transporte escolar, las rondas médicas, el comercio, el auxilio en caso de emergencias y la economía local.

Por otro lado, solicitó se oficie a la señora Ministra de Obras Públicas, a objeto de que se sirva ordenar se contemplen medidas de seguridad y mitigación debido a las tronaduras por la construcción del camino en la comuna de Cochamó y el sector de Puelo, situación que, además, ha generado caídas de roca. Dicha situación ha visto afectada la economía de la zona debido a la suspensión de la actividad turística.

VI.- ORDEN DEL DÍA

I.- Se recibió al señor Director General de Concesiones, Claudio Soto Cárdenas, (S), para exponer sobre el tema: Pagos improcedentes que, según la Contraloría, habría efectuado el Ministerio de Obras Públicas en la Concesión Ruta 66 – “Camino de La Fruta”. (Más de \$300 Millones).

El Director General de Concesiones (S), señor **Claudio Soto**, expuso apoyado en una presentación en power point¹. Respecto del Informe CGR N°592, de 2024, señaló que se fiscalizó el contrato de concesión de la obra pública fiscal “Concesión Ruta 66 – Camino de la Fruta” en la Dirección General de Concesiones (DGC) del Ministerio de Obras Públicas (MOP), entre el 01 de enero de 2023 y el 30 de abril de 2024.

Las principales observaciones del informe consistieron en pagos improcedentes por servicio de construcción; avance de la obra no fue totalmente

¹ https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=363866&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

sustentado; presentación incompleta de proyectos de ingeniería de detalle; y proyecto de agua potable y alcantarillado sin autorización sanitaria.

Respecto a la observación de pagos improcedentes, se detectó que la DGC habría aceptado como gastos asociados al servicio de construcción desembolsos por un total de \$1.734.425.078, presentados por la sociedad concesionaria, sin que existiera respaldo suficiente que acreditara su relación directa con la ejecución de la obra. Según el informe, esta situación habría derivado en pagos improcedentes por concepto de devolución de IVA, por un monto de \$329.540.765.

Durante el período auditado, el valor neto del servicio de construcción ascendió a \$61.928.618.918, lo que generó pagos del MOP a la sociedad concesionaria por un total de \$11.766.437.594, correspondientes al IVA asociado a las facturas emitidas por dicho servicio. El monto observado, de \$329.540.765, representa el 2,8% del total pagado por este concepto.

Esta ruta comienza en el cruce de la Ruta 5 Sur, sector de Pelequén, Región de O'Higgins, atraviesa la parte sur de la Región Metropolitana y finaliza en el camino de Acceso al Puerto de San Antonio en la Región de Valparaíso.

Se trata de una obra de 141 km de extensión que significará un beneficio para los habitantes de las comunas de Malloa, San Vicente de Tagua Tagua, Peumo, Las Cabras, San Pedro, Santo Domingo y San Antonio, por donde cruza el trazado, pero sobre todo contribuirá a generar un tránsito fluido para camiones que se desplazan al Puerto de San Antonio. El proyecto está dividido en dos sectores y cinco subsectores.

Precisó que se entiende por servicio de construcción: lo que corresponde al reconocimiento de los gastos y erogaciones incurridos por la sociedad concesionaria para la construcción de obras, conforme a lo establecido en el contrato de concesión.

La revisión del servicio de construcción consiste en examinar la relación de gastos del servicio de construcción de los contratos de obras concesionadas y gestionar la emisión de la factura por parte de la sociedad concesionaria.

Sobre el pago del IVA de la construcción, señaló que el concesionario recupera el IVA generado durante el periodo de construcción y pagado a sus proveedores y contratistas, exigiendo esa devolución al Estado. Esta se realiza a través del presupuesto de la DGC (subtítulo 33), Servicio que para estos efectos actúa como una entidad canalizadora del pago.

Añadió que en la historia de la ley N°19.640, que introduce modificaciones a la ley de concesiones y leyes tributarias, fija el objeto del pago del IVA en cuanto que el régimen tributario debiera permitir una amplia recuperación de los créditos fiscales soportados por el concesionario, al igual que en otras actividades de construcción y servicios de naturaleza análoga. Además, el IVA debe propender a ser neutro en términos financieros para el concesionario, lo que implica evitar dilaciones en la recuperación de crédito fiscal que pueden afectar el flujo de caja.

La normativa que rige el Sistema de Concesiones es el decreto 900 de 1996 del Ministerio de Obras Públicas (el que fija el texto refundido, coordinado y

sistematizado del DFL MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, que -a su vez- fue modificado por las Leyes N° 19.252 de 1993 y N° 19.460 de 1996). El Reglamento fue definido por el Decreto N° 956, publicado el 6 de octubre de 1997.

También las bases de licitación de la concesión, que son las normas y especificaciones administrativas, técnicas y económicas, elaboradas por el Ministerio de Obras Públicas que rigen la operación de cada uno de los contratos concesionados en conjunto con la documentación que también forma parte del contrato como los Convenios Complementarios y Reglamento de Servicio; y el impuesto al valor agregado, la letra c) del Art 16. del Decreto Ley 825 – Ley sobre impuesto a las ventas y servicios.

Precisó que el artículo 9 letra a) DL 900 señala que el adjudicatario quedará obligado a constituir, en el plazo y con los requisitos que el Reglamento o las Bases Administrativas establezcan, una sociedad de nacionalidad chilena o agencia de la extranjera, con quien se entenderá celebrado el contrato y cuyo objeto será la ejecución, reparación, conservación y explotación de obras públicas fiscales por el sistema establecido en el artículo 87° del decreto supremo N° 294, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas.

En consecuencia, la sociedad concesionaria posee, por ley, un giro único, limitado exclusivamente al financiamiento, construcción y explotación de la obra concesionada.

Por su parte, el artículo 3 numeral 6 DL 956 entrega definiciones, como el costo total de la obra: que consiste en aquellos desembolsos que, directa o indirectamente, son necesarios para la construcción de la obra.

Informó que el servicio de construcción deberá ser facturado por la Sociedad Concesionaria al MOP cada cuatro meses, y de acuerdo al estado de avance de las obras. Para ello el Concesionario deberá presentar al Inspector Fiscal una relación escrita y detallada de los documentos que conforman el costo de construcción del periodo y la base imponible del IVA, acompañando un respaldo digital de los respectivos documentos que acreditan el pago por parte del concesionario de los bienes y/o derechos que adquiriera durante el periodo informado. Los originales de dichos documentos serán revisados por el Inspector Fiscal o por los profesionales que él designe en su representación, en las oficinas del concesionario. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 30 días contados desde la presentación para manifestar su conformidad o disconformidad con el costo de construcción presentado por el Concesionario. Una vez que el Inspector Fiscal apruebe dicho costo, de lo que se dejará constancia en el libro respectivo, el Concesionario estará facultado para emitir la correspondiente factura dirigida al MOP, la cual deberá entregar al Inspector Fiscal. El pago del IVA por parte del MOP se realizará dentro de los 30 días siguientes a la fecha de recepción conforme por el Inspector Fiscal de la respectiva factura.

Dicha facturación se realiza sobre el costo total de la construcción de la obra, considerando todas las partidas y desembolsos que digan relación con la construcción de ella solamente a efectos de establecer la base imponible de acuerdo a la legislación tributaria vigente

La aceptación de la factura no implicará aprobación de las obras ni del avance de éstas por parte del Inspector Fiscal.

Por su parte, el artículo 16 de la Ley de IVA establece que en los casos que a continuación se señalan, se entenderá por base imponible:

c) En los contratos a que se refiere la letra e) del artículo 8° (contratos de instalación o confección de especialidades y los contratos generales de construcción), el valor total del contrato incluyendo los materiales.

En los contratos de construcción de obras de uso público cuyo precio se pague con la concesión temporal de la explotación de la obra - sea que la construcción la efectúe el concesionario original, el concesionario por cesión o un tercero -, el costo total de la construcción de la obra, considerando todas las partidas y desembolsos que digan relación a la construcción de ella, tales como mano de obra, materiales, utilización de servicios, gastos financieros y subcontratación por administración o sumaalzada de la construcción de la totalidad o parte de la obra.

Así, la revisión de los costos de construcción se basa en aceptar aquellos costos y gastos que estén relacionados de manera directa e indirecta con la prestación del servicio de construcción de la obra.

Costos directos: aquellos asociados a la obra, tales como materia prima, mano de obra, uso de maquinaria, entre otros.

Costos indirectos: aquellos que, aunque no pueden asociarse directamente a la obra, son necesarios para la ejecución del servicio, como los gastos administrativos, asesorías legales, asesorías y estudios técnicos (ingeniería, suelo, sonido, entre otros), gastos de financiamientos, pagos al MOP, artículos de oficina, consumo básico, internet, asesorías técnicas, entre otros.

Sobre los criterios de revisión, contenidos en la Resolución Exenta DGC 3343, de 2024, señaló que se exige documentación de respaldo para todos los costos y gastos; documento electrónico (factura, nota de crédito y/o nota de débito); comprobante bancario que acredite el pago del documento electrónico. Para los gastos de la construcción de obra: contrato de prestación de servicios. Para los pagos de remuneraciones, el libro de remuneraciones y centralización de remuneraciones.

De no contar con la documentación mínima necesaria, el costo o gasto es rechazado por falta de documentación, pudiendo ser presentado en el siguiente periodo.

Así, la Contraloría general de la República observó que la documentación presentada no acredita la relación directa con la construcción de las obras (página 71 del informe CGR).

La CGR en su informe estableció un nuevo criterio acotando los tipos de costos asociados a la construcción de la concesión que pueden considerarse en la Base de cálculo del IVA de construcción (fundamentalmente limitado a costos directos, descartando los indirectos).

Como pasos a seguir, informó que consistirán en solicitar formalmente a la Contraloría General de la República la reconsideración de los hallazgos vinculados a pagos calificados como improcedentes, presentando antecedentes que respalden su vinculación con la ejecución de las obras; evaluar la presentación de recursos adicionales o instancias de revisión, si proceden; analizar el pronunciamiento emitido por CGR y sus fundamentos; y la definición de acciones posteriores.

Finalmente, informó que se contempla una rebaja del peaje de \$500.

II.- Continuación del estudio de las Mociones refundidas, en primer trámite constitucional, que modifican la ley N° 18.290, de Tránsito, para exigir, a vehículos de transporte de pasajeros y de carga que indica, contar con elementos de seguridad y sistemas de monitoreo que señala. BOLETINES Nros: 17.427-15, 17.430-15 y 17.452-15.

El Jefe de Zona Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial, General **Víctor Vielma**, señaló que, conforme a las estadísticas actualizadas de la tasa de siniestralidad vial, al día de hoy, lamentablemente, se contabilizan 955 personas fallecidas. 64 personas más respecto de 2024, lo que equivale a un alza del 7,2%.

Explicó que las causas de ello principalmente son el exceso de velocidad, la conducción imprudente y, algo que viene en alza, la exposición del peatón a riesgos de atropello, que generalmente tienen consecuencias fatales.

Informó que si retrocedemos a los últimos tres años: en 2023, 562 buses participaron en siniestros viales; en 2024, 598, y en lo que va de 2025, 338.

Precisó que, durante los últimos tres años, el 65% de los siniestros viales con resultados de personas fallecidas están ocurriendo en rutas rurales o secundarias, por diversos factores, como pueden ser una baja fiscalización, menor iluminación, caminos angostos, etcétera. Además, cada región tiene sus particularidades y comportamientos. Por ejemplo, los atropellos se concentran los viernes en las tardes en las regiones.

El Jefe de la Sección Singe – Prefectura Técnica y Seguridad Vial (OS2), Capitán **Carlos Bassaletti**, hizo presente que las iniciativas legales en estudio tuvieron su origen en el lamentable siniestro vial ocurrido en la localidad de Guanaqueros, el 11 de marzo pasado, en el que lamentablemente hubo 16 fallecidos y donde las acciones generadas por una empresa dedicada al transporte de pasajeros, no fueron más allá de la utilización de un teléfono celular particular de parte del auxiliar de uno de los buses para hacer señas de advertencia a los demás conductores a las 4 y media de la mañana.

Cabe preguntarse cómo empresas que transportan a miles de personas diariamente no tienen los medios adecuados ni los procedimientos para este tipo de emergencias en la ruta, espetó.

Aclaró que los siniestros viales no son accidentes, sino que en ellos hay causalidad. Accidentabilidad es la caída de un rayo. La accidentabilidad obedece a otros factores, como: velocidad, no estar atento a las condiciones del tránsito y no contar con medidas para emergencia, que fue el caso del accidente de Guanaqueros.

Manifestó que las presentes iniciativas legales atienden a mitigar la problemática descrita, como, por ejemplo, conducir desatento a las condiciones del tránsito.

Llamó la atención de que la ley que hizo obligatorio el porte de chalecos reflectantes no exigió su uso, y para no caer en lo mismo, sugirió incorporar el no uso de éstos dentro las faltas a la Ley de Tránsito, dentro de los artículos 199, 200 y 201, ya que cualquier conducta que no esté sancionada dentro de estos tres artículos se considera como una falta leve, con multa desde media a 1 UTM. Esto podría generar que alguna empresa considere menos gravoso el pago de la multa que la implementación de esta eventual ley, toda vez que habría que establecer algún espacio donde se ubiquen los chalecos reflectantes dentro de los furgones, minibuses y buses.

Respecto de la implementación de sistemas de radio transmisión en los buses, consideró que éste puede ser un factor de distracción más que un apoyo en emergencias.

El Prefecto de la Prefectura de Investigación de Accidentes en al Tránsito (SIAT), Teniente Coronel **Carlos Cortés**, hizo referencia a los informes técnicos que la SIAT elabora respecto de cada siniestro vial, donde se establece el antes, el durante y lo posterior al accidente. Ello puede aportar la evaluación de circunstancias que pueden ser consideradas en un futuro Reglamento, del que manifiesta voluntad e interés de participar, sobre todo para aportar respecto de características técnicas de furgones, minibuses y buses.

El diputado señor **Sáez**, consultó por medidas que se han instalado en España, donde se utilizan dispositivos como los alcotests, pero para verificar la fatiga o no de los conductores.

El Capitán **Bassaletti**, sostuvo que miran con buenos ojos las medidas y estrategias que se han adoptado en España. Ellos han logrado una tasa de siniestralidad de tres personas fallecidas cada 100 mil habitantes, y nosotros tenemos una tasa sobre 10.

Sin embargo, mantienen un trabajo conjunto con la CONASET de estrategias susceptibles de llevar a cabo para reducir la siniestralidad. Una de ellas es la

implementación de la licencia digital, que debería venir aparejada de la licencia por puntos. Eso fue un punto de inflexión en la realidad española, que de 5.000 personas fallecidas lograron bajar a más o menos 2.000, considerando que ese país tiene aproximadamente 50 millones de habitantes.

Respecto de equipos de fiscalización de somnolencia, señaló no conocer alguna experiencia a nivel nacional, sí a través de fiscalización de flotas, lo que termina siendo una externalidad positiva para el entorno de la propia flota de las empresas y sus indicadores.

Sin embargo, llamó la atención de que esto también debe ir de la mano con mejoras de la infraestructura vial, como ancho de bermas, ancho de caminos rurales, etcétera.

Informó de otras estrategias que son económicamente viables, como la promoción de la técnica PAS, utilizada en España, que significa: proteger, avisar y socorrer, y consiste en concientizar a la gente para que cada vez que ocurra un siniestro vial, lo primero que se debe hacer es proteger el lugar para que no sigan ocurriendo siniestros. Luego, avisar. No avisar primero. Y después, socorrer, dentro de lo posible, y ya una vez realizadas las primeras acciones.

Consideró positivo un video o una charla de seguridad informativa, previa a cada viaje, como se hace en la aviación.

El diputado señor **Romero, don Leonidas**, consultó si dentro de la accidentabilidad de buses interprovinciales, existe una mayor incidencia en los buses de dos pisos.

También por la obligación que se establece para el porte de chalecos reflectantes, y si es viable de implementar para las empresas, tanto por lo económico por el espacio dentro del bus. Y si realmente este dispositivo presta utilidad en caso de accidentes.

El diputado señor **Bórquez** consultó por la accidentabilidad en la Región de Los Lagos; si es realmente necesaria la implementación de radio transmisores y de los chalecos reflectantes, ya que en caso real de accidente no es viable su uso.

General **Víctor Vielma**, informó que en la región de Los Lagos han fallecido 62 personas en lo que va del año por siniestros viales. Y comparado con 2024, registra 16 fallecidos menos.

El Capitán **Bassaletti**, sostuvo que, ante un accidente de un bus, generalmente los primeros en fallecer son el conductor y el auxiliar, o resultan gravemente heridos. Eso tiene que hacer reflexionar que alguien más debe tener conciencia de los kits y elementos de seguridad de que dispone el bus.

Respecto de los buses de dos pisos, manifestó que estos efectivamente cuentan con mayores elementos de seguridad que los de un piso, pero se deben tener presentes las condiciones de la infraestructura vial que existe en Chile. Tal vez sería bueno que solo transiten por autopistas y no por caminos interiores.

** Los integrantes de la Comisión e invitados, formularon diversas observaciones, comentarios y reflexiones, 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, se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://www.camara.cl/prensa/Reproductor.aspx?prmCpeid=3302&prmSesId=80520>, el que forma parte integrante de esta acta, en conformidad al artículo 256 del reglamento de la Cámara de Diputadas y Diputados.

VII.- ACUERDOS

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

1.- Oficiar al señor Director Nacional de Obras Portuarias (DOP), a objeto de que se sirva ordenar se informe sobre la situación y plazos de reparación del muelle de la caleta Inio, comuna de Quellón, Región de Los Lagos, con más de treinta años de antigüedad, el cual presenta la ruptura de dos de sus pilares y caída de vigas, generando un perjuicio enorme a la población local que ha visto suprimida su conectividad, afectando el transporte escolar, las rondas médicas, el comercio, el auxilio en caso de emergencias y la economía local. SOLICITUD DIPUTADO FERNANDO BÓRQUEZ.

2.- Oficiar a la señora Ministra de Obras Públicas, a objeto de se sirva ordenar se contemplen medidas de seguridad y mitigación debido a las tronaduras por la construcción del camino en la comuna de Cochamó y el sector de Puelo, situación que, además, ha generado caídas de roca. Dicha situación ha visto afectada la economía de la zona debido a la suspensión de la actividad turística. SOLCITUD DIPUTADO FERNANDO BÓRQUEZ.

3.- Realizar, en lo sucesivo, la sección Puntos Varios al inicio de la sesión.

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.

Las diversas intervenciones constan en el registro audiovisual de esta sesión, que contiene el debate en su integridad.²

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 19:30 horas.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Abogado Secretario de la Comisión

² Disponible en: <https://www.camara.cl/prensa/Reproductor.aspx?prmCpeid=3302&prmSesId=80520>