INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE REUNIR ANTECEDENTES RELATIVOS A LOS ACTOS DEL GOBIERNO RELACIONADOS CON EL INCREMENTO EN LA COMERCIALIZACIÓN DE SALMONES DE ORIGEN ILEGAL, LAS NULAS CONDICIONES SANITARIAS EN QUE ES COMERCIALIZADO Y EL IMPACTO DE TODO ELLO EN LA INDUSTRIA Y EL TRABAJO EN LA ZONA CENTRO SUR DEL PAÍS (CEI N°37)

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión especial investigadora encargada de reunir antecedentes relativos a los actos del gobierno relacionados con el incremento en la comercialización de salmones de origen ilegal, las nulas condiciones sanitarias en que es comercializado y el impacto de todo ello en la industria y el trabajo en la zona centro sur del país, pasa a informar sobre lo obrado respecto de la materia objeto de investigación.

I.- COMPETENCIA DE LA COMISIÓN, AL TENOR DEL ACUERDO DE LA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS QUE ORDENÓ SU CREACIÓN

1.- De su creación

La Cámara de Diputadas y Diputados, en adelante e indistintamente como "la Corporación", en sesión de fecha 2 de octubre de 2023 en virtud de lo dispuesto en los artículos 52, N° 1, letra c), de la Constitución Política de la República; 53 de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional y 313 y siguientes del Reglamento de la Corporación, ha prestado su aprobación a la solicitud de 62 diputadas y diputados para **crear una Comisión Especial Investigadora encargada de reunir antecedentes relativos a los actos del Gobierno relacionados con el incremento en la comercialización de salmones de origen ilegal, las nulas condiciones sanitarias en que es comercializado y el impacto de todo ello en la industria y el trabajo en la zona centro sur del país.** (CEI N°37).

2.- De su plazo

La Comisión Especial Investigadora, en adelante e indistintamente como la "Comisión Investigadora", **deberá rendir su informe en un plazo no superior a sesenta días**, **esto es hasta el jueves 21 de marzo de 2024**, y para el desempeño de su mandato podrá constituirse en cualquier lugar del territorio nacional.

Firmado electrónicamente
https://extranet.camara.cl/verificardoc
Código de verificación: AD4A286BBE31D357

Firmado por Mathias Claudius Lindhorst Fernández
Fecha 07/05/2024 10:08:30 CLT

3.- De su integración

La Corporación, en sesión de fecha 11 de diciembre de 2023, acordó integrar la Comisión Especial Investigadora (CEI 37), con los siguientes diputados(as):

1. Daniel Melo Contreras
2. Roberto Arroyo Muñoz
3. Héctor Ulloa Aguilera
4. Alejandro Bernales Maldonado
5. Jaime Sáez Quiroz
6. Clara Sagardía Cabezas
7. Benjamín Moreno Bascur
8. Bernardo Berger Fett
9. Mauro González Villarroel
10. Fernando Bórquez Montecinos
11. Daniel Lilayu Vivanco
12. Joanna Pérez Olea
13. Luís Cuello Peña y Lillo

Se hace presente que con fecha 13 de diciembre de 2023 el diputado Miguel Ángel Calisto Águila reemplazó en forma permanente a la diputada Joanna Pérez Olea.

II.- ANTECEDENTES GENERALES

1.- Aportados por los parlamentarios peticionantes

Esta Secretaría estima oportuno aportar los antecedentes entregados por los parlamentarios que han requerido la creación de esta instancia de investigativa, los que se resumen de la siguiente manera, siempre respetando la redacción original de los parlamentarios requirentes:

Expresan los firmantes que la Comisión Especial Investigadora solicitada se funda en diversos hechos ocurridos desde 2019, en orden a especificar que desde aquella fecha han ocurrido 37 robos de camiones que transportan salmón para su comercialización en el Biobío, 14 en la Región de La Araucanía, 15 en los Ríos y 9 en la Región de los Lagos.

En dicho contexto, estiman que, como consecuencia de esos robos (como han señalado medios de comunicación como La Tercera y El Líbero), las pérdidas para la industria alcanzan a más de dos mil toneladas robadas aproximadamente, lo que equivale a más de US$ 12 millones. No obstante, lo anterior, se ha conocido la existencia de una cifra negra por la falta de denuncia, lo cual haría aumentar la cantidad antes señalada sobre los US$ 70 millones.

Por los montos involucrados y la sofisticación de las técnicas que utilizan los delincuentes, que incluyen teléfonos celulares, radiofonía, cámaras fotográficas con lentes de mayor alcance y equipos GPS, se ha constatado la existencia de asociaciones criminales, verdaderas mafias, dedicadas al robo del salmón, con el evidente riesgo para la fiscalización y del sistema de justicia como consecuencia del fortalecimiento de estas.

Respecto al salmón sustraído, es dable afirmar que en sí mismo constituye un tema de mayor relevancia para la salud pública. En efecto, se trata de salmón que es desechado por el productor salmonero, por ejemplo, por no reunir la calidad ni las condiciones ni las características necesarias para poder ser vendidos en el extranjero. También, en muchas oportunidades se trata de peces que han muerto en los centros de cultivo. Por lo tanto, ese material desechado o descartado normalmente es trasladado para ser reconvertido en harina de pescado, alimento animal u otro derivado alimenticio. Incluso se ha verificado que cuando las condiciones físicas u odoríficas del salmón comercializado comienzan a empeorar, aquel es comercializado de forma ahumada.

El salmón robado entre las plantas de procesamiento y las plantas de destino es puesto a disposición para el público en locales comerciales en Angelmó, en Puerto Montt, y también ha sido detectada su venta en Temuco, Villarrica e, incluso, Santiago.

Adicionalmente, se debe sumar que la ocurrencia de robo de salmones en condiciones de ser exportados ocurre desde las plantas de producción, ubicadas principalmente en Puerto Montt, con destino hacia los puertos del Biobío o Valparaíso, o al ser llevado hacia los pasos fronterizos en Osorno, Cardenal Samoré, o más al norte, incluyendo el Paso Los Libertadores.

En vista que los hechos descritos, realizados por verdaderas bandas criminales han afectado la Macrozona Sur de nuestro país, lo cual se une al robo de madera y narcotráfico, se puede inferir que podría existir una relación de todos los flagelos antes señalados, por lo cual sería de utilidad poner atención a dicha situación, dado que, eventualmente, estas bandas criminales que realizan robo de salmón podrían estar relacionadas con las otras que realizan otros robos o cometen otros delitos.

Debido a lo anterior es que se solicita investigar los actos del Gobierno, en especial del Ministerio de Salud, Subsecretaría del Interior, Subsecretaría de Prevención del Delito, Sernapesca, el Servicio de Impuestos Internos, Policía de Investigaciones, Carabineros de Chile, Unidad de Análisis Financiero, Agencia Nacional de Inteligencia y Servicio Nacional de Aduanas, sin perjuicio de los demás organismos que resulten competentes.

2.- Marco normativo

Decreto 430 fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.892, de 1989 y sus modificaciones, ley general de pesca y acuicultura [1]

1. Sobre la obligación de informar y generar acreditación de origen: artículo 63° letra c) párrafo quinto en adelante señala lo siguiente:

"*Los que realicen cualquier tipo de actividad de acuicultura y a cualquier título, así como quienes realicen colecta de semillas en virtud de los artículos 75 quáter y 75 quinquies, deberán informar conforme al reglamento, sobre las estructuras utilizadas en el cultivo, el abastecimiento, existencia, cosecha, situación sanitaria, origen y destino de los ejemplares (…).*

Toda captura, desembarque, abastecimiento y comercialización de recursos hidrobiológicos, a que se refieren los incisos anteriores deberá tener origen legal, entendiendo por tal, aquellos capturados o adquiridos, procesados o comercializados cumpliendo con la normativa pesquera nacional y los tratados internacionales vigentes en Chile. El procedimiento, condiciones y requisitos de la acreditación del origen legal de los recursos hidrobiológicos, serán establecidos mediante resolución del Servicio."

La entrega de la información que conforme a este artículo deba realizarse, se hará de manera simple, completa, fidedigna y oportuna."

2. Sobre las facultades de fiscalización contenidas en el artículo 122°:

Artículo 122° letra "*f) Requerir y examinar toda la documentación que se relacione con la actividad pesquera extractiva y de acuicultura, de elaboración y de comercialización que se fiscaliza, tales como libros,*

[1] Información disponible en el siguiente link de Ley Chile. https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=13315&idParte=8789193

cuentas, archivos, facturas, guías de despacho y órdenes de embarque. El Servicio fijará un plazo para dar cumplimiento al requerimiento, que no podrá exceder de quince días hábiles."

Artículo 122° letra "*h) Requerir de los fiscalizados, bajo declaración jurada, informes extraordinarios de abastecimiento, existencia, traslado o cosecha, producción y declaraciones de stock de los recursos pesqueros o cultivados, elaborados y de los productos derivados de ellos, respecto de los centros de cultivo, de las plantas de procesamiento y transformación de recursos hidrobiológicos, centros de consumo y comercialización de los recursos hidrobiológicos. El Servicio fijará un plazo para dar cumplimiento al requerimiento, que no podrá exceder de quince días hábiles."*

Artículo 122° letra "*i) Proceder a la colocación de sellos en containers, objetos, vehículos o lugares sujetos a fiscalización y que contengan o trasladen recursos o productos derivado de ellos. Asimismo, exigir en el desembarque la colocación de etiquetas u otros elementos que permitan la identificación adecuada de los lotes de recursos hidrobiológicos, con el fin de realizar un apropiado seguimiento de las capturas en los procesos posteriores de procesamiento, transporte y comercialización. El Servicio establecerá por resolución la información y características técnicas que deberán constar en tales etiquetas y elementos."*

Artículo 122° letra "*m) Llevar un registro de personas naturales o jurídicas, según corresponda, de acuerdo a la categoría indicada en el reglamento, que realicen las actividades de prestación de servicios de transporte, lavado, desinfección, procesamiento y embarque y desembarque, en los casos en que los reglamentos así lo dispongan para verificar el cumplimiento de los requisitos de operación establecidos para estas actividades."*

El Servicio deberá notificar al prestador de servicios las disconformidades menores que pueda constatar en el cumplimiento de las obligaciones señaladas en el reglamento, otorgándole un plazo que no exceda de diez días corridos para subsanarlas. Asimismo, el Servicio deberá suspender del registro hasta por un plazo de tres años, a quienes incumplan con los requisitos y obligaciones legales y reglamentarias o no subsanen las disconformidades constatadas en el plazo antes referido. El reglamento determinará el plazo de la suspensión aplicable a cada tipo de incumplimiento dependiendo de su gravedad y reiteración.

La suspensión del registro afectará a la persona jurídica y a sus socios personalmente considerados, quienes no podrán inscribirse por el mismo plazo de la suspensión, ya sea directamente o a través de otra persona jurídica de la que formen parte.

La inscripción en el registro mantendrá su vigencia mientras no se configure alguna causal de suspensión."

Artículo 122° inciso final *"Para el ejercicio de sus funciones, el Servicio podrá disponer el uso de toda clase de medios tecnológicos, resguardando siempre los derechos y garantías de las personas asegurados en la Constitución, en los tratados internacionales ratificados y vigentes en Chile, y en las leyes, y establecer sistemas de turnos para organizar las labores de su personal."*

3.- Proyectos de ley en estado de tramitación sobre la materia

Se revisó la base de datos de Tramitación de Proyectos de ley del Congreso Nacional (SIL) y el Sistema Labor Parlamentaria de la Biblioteca del Congreso Nacional.

Se revisaron las iniciativas de ley, tanto de parlamentarios como del Ejecutivo, que se encuentran actualmente en estado de tramitación. Para ello, se efectuó una búsqueda en el título y texto del mensaje o moción ingresada a la respectiva Cámara, utilizándose los siguientes términos: salmón, salmones, salmonídeas, salmónidos.

El resultado de la búsqueda se entrega ordenada en forma cronológica, según la fecha de presentación del proyecto ley, desde el más reciente al más antiguo, considerando un enlace a su tramitación legislativa, su título y estado de tramitación.

De los antecedentes consultados, se han encontrado 2 proyectos de ley que dicen relación con el tema del robo de salmones, los 2 correspondientes a mociones.

Fecha	N° Boletín	Título del Proyecto de Ley	Tramitación
17/10/2022	15428-07	Modifica cuerpos legales que indica para tipificar el delito de sustracción de bienes originados en actividades económicas o productivas específicas.	En tramitación
10/12/2015	10444-21	Modifica la ley General de Pesca y Acuicultura en el sentido de tipificar el delito de pesca ilegal	En tramitación

III.- LABOR DESARROLLADA POR LA COMISIÓN

Para dar cumplimiento a lo encomendado por la H. Corporación, la Comisión abordó su tarea sobre la base de un plan de trabajo propuesto por sus integrantes respecto de los actos del gobierno relacionados con el incremento en la comercialización de salmones de origen ilegal, las nulas condiciones sanitarias en que es comercializado y el impacto de todo ello en la industria y el trabajo en la zona centro sur del país.

Personas escuchadas por la Comisión

Durante su funcionamiento, invito, citó y escuchó a las siguientes personas, tanto del ámbito público como del privado, quienes la ilustraron sobre aspectos legales, técnicos y administrativos de tema objeto de investigación:

1. Representantes de SalmonChile A.G.
2. Representantes de Consejo del Salmón A.G.
3. Representantes de Asociación de Salmonicultores de Magallanes.
4. Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.
5. Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.
6. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar.
7. Policía de Investigaciones, PDI.
8. Carabineros de Chile.
9. Fiscalía Regional de Los Lagos.
10. Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur.
11. Servicio de Impuestos Internos.
12. Directora del Servicio Nacional de Aduanas.
13. Subsecretaria de Salud Pública.
14. - Fiscal regional de Los Lagos.
15. Presidente de la Multisindical de Trabajadores Salmoneros, Pesquerías y Ramas Afines.

16. Presidente de la Asociación de Dueños de Camiones de Puerto Montt.

17. Presidente de la Federación de Dueños de Camiones del Sur.

18. Subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales.

19. Seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana.

20. Subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.

21. Director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas.

22. Delegada presidencial Región del Biobío.

23. Jefe de Zona de Carabineros Región de Biobío.

24. Prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío.

25. Gerente División Logística, Camanchaca S.A.

26. Gerente de Logística de Blumar Seafoods.

27. Representante de SalmonChile- Director zonal de Pesca, regiones de Ñuble y del Biobío.

28. Directora regional subrogante Sernapesca Biobío.

29. Director nacional de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile (CNTC).

30. Subsecretario del Interior.

31. Presidente de la Asociación Nacional de Pesca Recreativa.

Sesiones realizadas, actas, personas recibidas y documentos presentados

En las sesiones que celebró la Comisión recibió las opiniones de las siguientes personas, lo que consta en las actas y versiones taquigráficas que se acompañan en anexo y que se puede visualizar en el link correspondiente a cada sesión:

Ver acta	Personas que expusieron ante la Comisión	Publica/Secreta	Presentación
Sesión 1a, constitutiva de 13 de diciembre de 2023	Sin invitados. La Comisión se constituyó tomó conocimiento de su composición. Acordó celebrar sus sesiones ordinarias, lo días martes de 08:30 a 10:0 horas. Eligió como su Presidente al diputado Mauro González Villarroel y adoptó los acuerdos inherentes a su cometido.	**Pública**	
Sesión 2ª, de 19 de diciembre de 2023	Asistieron invitados e invitadas: **1.-** Por parte de SalmónChile AG. el señor Arturo Clément; los Abogados señora María Alicia Baltierra O'kinghttons, Felipe Díaz Fadic y Matías Ruiz-Tagle Méndez; **2.-** Por el Consejo del Salmón AG., la señora Loreto Seguel King, Directora Ejecutiva y el señor Rodrigo Pinto Astudillo, Director Corporativo.	**Pública**	**Ver 1** **Ver 2**
Sesión 3ª, de 9 de enero de 2024	Asistieron invitados e invitadas: 1.- El Subsecretario de Pesca, Julio Salas Gutiérrez. **2.-** La Directora Nacional de Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca), Soledad Tapia Almonacid. **3.-** Los representantes de los Salmonicultores de Magallanes, Carlos Odebrecht Beyer y Yanko Olmedo Veas.	**Pública**	**Ver acta** **Ver 2** **Ver 3**

Ver acta	Personas que expusieron ante la Comisión	Publica/Secreta	Presentación
Sesión 4ª, de 16 de enero de 2024	Asistieron invitados e invitadas: **1.-** Representando a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile (Directemar), el Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de la Directemar, Contraalmirante LT, Nelson Saavedra Inostroza, acompañado por el Capitán de Fragata CF LT, Fernando Gallegos Rodríguez, el Teniente 1° T1 OM, Daniel Ramírez Ruiz, el Abogado Pablo Miquel Castro, y el asesor legislativo de la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, Guillermo Briceño. **2.-** Representando a la Policía de Investigaciones de Chile, el Director General Subrogante, prefecto general Claudio González Hofstetter, acompañado por el Jefe Nacional de Gestión Estratégica, prefecto inspector Erick Menay Pino, y la subprefecta Tatiana Garcia-Huidobro Ardiles.	**Publica**	**Ver 1** **Ver 2**
Sesión 5ª, de 23 de enero de 2024	Asistieron invitados e invitadas **1.-** Por Carabineros de Chile el Jefe de Zona Santiago Oeste, General Marcelo Lepin Neira, junto al Director de Control de Drogas e Investigación Criminal (s), Coronel Roberto Saravia Velásquez. **2.-** Por la Fiscalía Regional de Los Lagos, la Fiscal Carmen Gloria Wittwer, junto funcionario de la Unidad de Análisis Investigativo, Rodrigo Oyarzún.	**Pública/Secreta**	**Ver acta**

Ver acta	Personas que expusieron ante la Comisión	Publica/Secreta	Presentación
Sesión 6ª, de 5 de marzo de 2024	Asistieron invitados e invitadas, en forma telemática: 1.- La Subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos (SII), Carolina Saravia, junto al Subdirector Jurídico del SII, Marcelo Freyhoffer. 2.- El Presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro Sur, Freddy Martínez; y la Presidenta del Sindicato Interempresas Conductores de Camiones del Sur, Heidi Stange.	**Publica**	**Ver 1** **Ver 2**
Sesión 7ª, de 12 de marzo de 2024	Asistieron invitados e invitadas, La Directora Nacional de Aduanas, Alejandra Arriaza Loeb, junto al Subdirector de Finanzas, José Luis Castro Montecinos, y el Encargado del Departamento de Comunicaciones, José Miguel Guerrero Meza.	**Pública**	**Ver**
Sesión 8ª, de 14 de marzo de 2024	Asistieron invitados e invitadas, la subsecretaria de Salud Pública, señora Andrea Albagli Iruretagoyena; la fiscal regional de Los Lagos, señora Carmen Gloria Wittwer Opitz; el presidente de la Multisindical de Trabajadores Salmoneros, Pesquerías y Ramas Afines, señor Alejandro Santibáñez Gómez; el presidente de la Asociación Gremial de Dueños de Camiones de Puerto Montt (Asoducam), señor Claudio Kemp Bustamante, y el presidente de la Federación de Dueños de Camiones del Sur (Fedesur), señor Carlos Bretti Leiva. - Asimismo, concurrió la delegada presidencial de la Región de Los Lagos, señora Giovanna Moreira Almonacid.	**Pública**	**Ver Acta**

Ver acta	Personas que expusieron ante la Comisión	Publica/Secreta	Presentación
Sesión 9ª de 19 de marzo de 2024	Asistieron invitados e invitadas, **1.-** La Subsecretaria de Bienes Nacionales (s), Alicia Barrera Lagos; el Seremi de Bienes Nacionales Metropolitano, Andrés Leiva; **2.-** El Director General de Concesiones del MOP, Juan Manuel Sánchez Medioli. **3.-** El representante de la Dirección de Sernapesca, Esteban Donoso.	**Publica**	**Ver 1** **Ver 2** **Ver 3**
Sesión 10ª de 21 de marzo de 2024	Asistieron invitados e invitadas: **1.-** la Delegada Presidencial Región de Biobío, señorita Daniela Dresdner Vicencio; **2.-** El Jefe de Zona de Carabineros Región de Biobío, General César Bobadilla Pinilla, acompañado del Teniente, señor Jorge E. Muñoz San Martín. **3.-** El Jefe Regional de la Policía de Investigaciones de la Región de Biobío, Prefecto Inspector, señor Hugo Haeger Bórquez. **4.-** El Gerente División Logística de la Industria Camanchaca S.A., señor Luis Antonio Ramírez Arrieta. **5.-** El Gerente de Logística de Blumar Seafoods, señor Marcelo Álvarez Sotomayor. **6.-** El representante de SalmónChile A.G. Araucanía, señor Ricardo López Nualart. **7.-** El Director Zonal de Pesca, señor Milton Pedraza García. **8.-** La Directora Regional de Sernapesca Biobío, señora Ana María Fernández.	**Pública**	**Ver acta** **Ver 2** **Ver Acta** **Ver 4** **Ver 5** **Ver 6** **Ver Acta** **Ver Acta**

Ver acta	Personas que expusieron ante la Comisión	Publica/Secreta	Presentación
Sesión 11ª de 2 de abril de 2024	Asistieron invitados: **1.-** El Subsecretario del Interior, Manuel Monsalve; **2.-** El Presidente de la Asociación de Dueños de Camiones de Castro y Director Nacional de la Confederación Nacional del Transporte de carga terrestre de Chile, CNTC**,** Erwin Palma Cárcamo, **3.-** El Presidente de la Asociación Nacional de Pesca Recreativa, Paolo Silva Velásquez.	**Pública**	**Ver 1** **Ver 3**
Sesión 12ª, de 16 de abril de 2024	Trabajo de conclusiones para el informe final.	**Pública**	
Sesión 13ª, de 23 de abril de 2024	Se aprobaron conclusiones para el informe final	**Pública**	

Oficios enviados y respondidos en el marco de la investigación

Durante el ejercicio de su cometido, la Comisión despachó los siguientes oficios:

Sesión	Fecha	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
1	14 Dic 2023	1/110/2023	Cámara de Diputados	Oficio de la Comisión de CEI N° 37 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., por el cual se informa que procedió a constituirse y a elegir como presidente al señor diputado González, don Mauro.	(No requiere respuesta)
2	19 Dic 2023	2/110/2023	Sernapesca	Oficio N° 2/2023	Sin Respuesta
2	19 Dic 2023	3/110/2023	Biblioteca del Congreso Nacional	Oficio N° 3/2023	Sin Respuesta
2	19 Dic 2023	4/110/2023	Biblioteca Congreso Nacional	Oficio N° 4/2023	Sin Respuesta
3	11 Ene 2024	5/110/2024	Directota de Sernapesaca	Oficio N° 5/2024 a Servicios Sernapesca para que tenga remita por escrito, copia de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado por el Servicio en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Sin Respuesta

Sesión	Fecha	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
3	11 Ene 2024	6/110/2024	Director de la BCN	Oficio N° 6/2024 a Director de la Biblioteca Congreso Nacional para que autorice la concurrencia del Coordinador del Área de Recursos Naturales, Ciencia y Tecnología de la BCN, Leonardo Arancibia, para que asista a la sesión especial que se realizará en el mes de marzo en Puerto Montt.	Sin Respuesta
4	22 Ene 2024	7/110/2024	Director BCN	Oficio N° 7/2024 a Biblioteca Congreso Nacional solicita informe sobre los proyectos de ley actualmente en tramitación, tanto en la Cámara de Diputadas y Diputados, como en el Senado, que estén vinculados al robo de salmón y, en particular, con la mortalidad de dicho producto.	Sin Respuesta
4	22 Ene 2024	8/110/2024	Ministra de Defensa Nacional	Oficio N° 8/2024 a Ministerio de Defensa Nacional para requerir a la Armada de Chile, que se remitan a esta la Comisión, copia física o digital de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Sin Respuesta
4	22 Ene 2024	9/110/2024	Ministra del Interior y Seguridad Pública	Oficio N° 9/2024 a Ministerio del Interior y Seguridad Pública para requerir a la PDI, que se remitan a esta la Comisión, copia física o digital de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Respuesta recibida el 15/04/2024

Sesión	Fecha	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
4	22 Ene 2024	10/110/2024	Ministra del Interior	Oficio N° 10/2024 a Ministerio del Interior y Seguridad Pública para requerir Carabineros de Chile, que se remitan a esta la Comisión, copia física o digital de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Respuesta recibida el 15/04/2024
4	22 Ene 2024	11/110/2024	Fiscal Nacional	Oficio N° 11/2024 a Ministerio Público para que informe sobre el número de denuncias que se han realizado en los últimos cuatro años, vinculadas con el robo de salmones y/o su comercialización ilegal.	Sin Respuesta
6	05 Mar 2024	12/110/2024	Juan Pablo Galleguillos	Oficio N° 12/2024 a Cámara de Diputados	(No requiere respuesta)
7	12 Mar 2024	13/110/2024	Juan Pablo Galleguillos	Oficio N° 13/2024 a Cámara de Diputados	(No requiere respuesta)
8	12 Mar 2024	14/110/2024	Cámara de Diputados	Oficio de la Comisión de CEI N° 37 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., por el cual se solicita el acuerdo de la Sala para prorrogar en 15 días su mandato para dar total cumplimiento a su cometido.	(No requiere respuesta)

Sesión	Fecha	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
7	15 Mar 2024	15/110/2024	Servicio Nacional de Aduanas	Oficio N° 15/2024 a Servicio Nacional de Aduanas se informe y remita por escrito a la Comisión, copia de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Respuesta recibida el 15/04/2024
7	15 Mar 2024	16/110/2024	Ministra de Defensa Nacional	Oficio N° 16/2024 a Ministerio de Defensa Nacional para requerir a la Armada de Chile, que se remitan a la Comisión, copia de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Sin Respuesta
7	15 Mar 2024	17/110/2024	Ministra del Interior	Oficio N° 17/2024 a Ministerio del Interior y Seguridad Pública para solicitar se sirva requerir a la Policía de Investigaciones de Chile (PDI), que se remitan a la Comisión, copia de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Sin Respuesta

Sesión	Fecha	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
7	15 Mar 2024	18/110/2024	Ministra del Interior	Oficio N° 18/2024 a Ministerio del Interior y Seguridad Pública para solicitar se sirva requerir a Carabineros de Chile, que se remitan a la Comisión, copia de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Sin Respuesta
7	15 Mar 2024	19/110/2024	Fiscal Nacional	Oficio N° 19/2024 a Ministerio Público para solicitar que se remitan a la Comisión, copia de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Sin Respuesta
7	15 Mar 2024	20/110/2024	Servicio de Impuestos Internos	Oficio N° 20/2024 a SII para solicitar que se remitan a la Comisión, copia de los documentos disponibles respecto de sumarios administrativos u otras acciones similares de carácter interno que se hayan implementado en los últimos años, a fin de esclarecer irregularidades detectadas que tengan relación con actividades vinculadas al robo de salmones y/o pesca ilegal, entre otros antecedentes relacionados.	Sin Respuesta
8	20 Mar 2024	21/110/2024	Subsecretaria de Salud	Oficio N° 21/2024 a Subsecretaria de Salud solicita información	Sin Respuesta
8	20 Mar 2024	22/110/2024	Ministra del Trabajo	Oficio N° 22/2024 a Ministerio del Trabajo y Previsión Social	Sin Respuesta

Sesión	Fecha	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
8	20 Mar 2024	23/110/2024	Ministra de Bienes Nacionales	Oficio N° 23/2024 a Ministerio de Bienes Nacionales	Sin Respuesta
8	20 Mar 2024	24/110/2024	Director del Trabajo	Oficio N° 24/2024 a Director del trabajo	Sin Respuesta
9	20 Mar 2024	25/110/2024	Director de Concesiones del MOP	Oficio N° 25/2024 a Director de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas	Sin Respuesta
10	21 Mar 2024	26/110/2024	Fiscal Nacional	Oficio N° 26/2024 a Ministerio Público	Sin Respuesta

Visita Inspectiva a Planta de Proceso y Centro de Cultivo.

Con fecha 14 de marzo de 2024, la Comisión realizó una visita inspectiva a una planta de proceso y centro de cultivo del salmón. Esta visita fue a propósito, de la sesión especial que hiciera la Comisión en la ciudad de Puerto Montt, en dependencias de la Delegación Presidencial de la mencionada ciudad.

En esta ocasión, la visita se hizo a las instalaciones de la empresa SERMAC, donde se pudo constatar *in situ* la realidad de los centros de cultivo del Salmón, sus ventajas y debilidades como, asimismo, las dificultades que deben sortear para evitar el ataque de depredadores naturales, como el hurto de salmones.

Resumen de las exposiciones

Se deja expresa constancia que las exposiciones que a continuación se reproducen, en forma extractada, son de carácter público. El contenido textual de las declaraciones e intervenciones de las personas y entidades que participaron de esta investigación, como, asimismo, el audio y video del debate ocurrido en cada una de las sesiones en que se produjeron se encuentra disponible para la consulta de la ciudadanía en el siguiente link:

https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/sesiones.aspx?prmID=4101&prmIdTipo=2103

- Representantes de SalmonChile A.G.[2]

La señora **María Alicia Baltierra, abogada de SalmonChile A.G.** Para nosotros este es un tema de alta relevancia. No es nuevo, viene hace varios años. Cada vez se incrementa más el robo de salmones con lo cual se comprometen varios bienes jurídicos. Por un lado, la salubridad pública, ya que se roban mortalidades, respecto de las cuales no consta ni la condición en que se encuentran ni tampoco tienen registro del período de carencia de antibióticos, constituyendo una circunstancia que podría ser bastante grave. Además, está involucrada la seguridad de nuestros trabajadores, particularmente de los choferes de camiones, quienes sufren robos bastante agresivos; muchos de ellos, incluso, han estado secuestrados por largos períodos y eso, evidentemente, provoca un perjuicio enorme. También está el tema de la inseguridad del sector, porque hay robos tanto en los centros de cultivos, tanto en el agua como en los camiones, lo que se suma a una pérdida bastante importante de camiones tecnologizados.

Naturalmente, se trata de un tema de extremada relevancia. Matías Ruiz-Tagle va a explicar cómo se ha dado esta situación y, finalmente, voy a abocarme a las soluciones, las cuales podrían encontrarse en modificaciones legales o en prácticas administrativas, dado que este es un tema que les hemos planteado a todas las autoridades del Ministerio del Interior, del Ministerio Público y del Servicio Nacional de Pesca, en innumerables ocasiones, justamente porque vemos que hay alternativas de mejoras. Hoy, de acuerdo con la actual regulación, el salmón obtenido ilegalmente puede transitar por las carreteras nacionales a lo largo de todo Chile sin que nadie sea capaz de advertirlo, porque no hay medios para hacerlo, y eso es precisamente en lo que queremos ahondar.

---

[2] Sesión 2a, celebrada en martes 19 de diciembre de 2023, de 08:30 a 09:57 horas.

El señor **Matías Ruiz-Tagle Méndez, abogado de Salmonchile A.G**. Soy el abogado a cargo de liderar un pequeño organismo dentro de SalmonChile, que se llama Oficina Antirrobo, que fue creada en el 2011 por iniciativa de la industria salmonera, para ver de qué manera se podía enfrentar un tema que preocupaba a la industria, que era bastante incipiente, que era el robo a los centros de cultivo. Básicamente, era un robo menor, tal vez realizado por gente local que vivía frente a los centros de cultivo, ya que existía cierto pensamiento de que era un producto que se podía extraer de esos centros. Así, se genera la oficina, en 2011, donde básicamente lo que se hace es aunar criterios para que todos los productores centren allí sus acciones de carácter penal, en este caso, delitos de hurto, de robo en bienes nacionales de uso público. En ese contexto detectamos que ha ido evolucionado este fenómeno delictual y hoy podemos decir que es un tema que está absolutamente descontrolado.

Hemos detectado tres grandes aristas respecto del robo de cultivo.

La primera es el robo a centros de cultivo, que ocurre básicamente en nuestro territorio marítimo. Estamos hablando de la décima y décima primera regiones, donde los centros de cultivos en que se produce salmón son asaltados por distintas bandas, en embarcaciones. Roban una cantidad determinada de producto. Así, cada uno de estos robos puede alcanzar entre las ocho y diez toneladas, para después sacar el producto por tierra, vía Chiloé generalmente, para ser procesado y comercializado en las distintas ferias fluviales, mercados y en el terminal pesquero en la ciudad de Santiago.

La segunda arista que se ha dado a conocer en los últimos años dice relación con el robo de mortalidad o producto de desecho de la industria salmonera, para ser comercializado. Ha habido tres grandes operaciones en la Región de Los Lagos, en Puerto Montt, donde se han detectado bandas y organizaciones criminales que se dedican a robar este producto de desecho, que muchas veces es lo que queda después del procesamiento del salmón. Este producto es robado desde los camiones y comercializado en distintas ferias. Hemos visto que el producto es ahumado o teñido con colorantes para ser comercializado y evitar que emane mal olor, disimulando el estado de descomposición en que se encuentra. Este producto es destinado, de acuerdo con las investigaciones y procedimientos policiales logrados, a distintos mercados como los de Angelmó y Presidente Ibáñez, la Feria Fluvial de Valdivia y la Vega Monumental de Concepción; incluso, hemos detectado venta de este producto en La Serena.

El tercer fenómeno que ha ido en aumento, que se dispara en el año 2018, corresponde al robo a camiones de alto tonelaje con producto terminado. Todo nuestro producto se mueve básicamente desde la décima región para ser trasladado en camiones a la octava región, porque ahí están los puertos de salida. El flujo de camiones entre una región y otra es muy alto. Cada uno de estos camiones tiene un valor asociado de aproximadamente 200 millones de pesos en carga de producto terminado.

En cuanto a las estadísticas del robo de salmón, en el año 2018, el robo de carga fue solamente de dos camiones, para terminar entre 2022 y 2023 con aproximadamente 45 o 50 camiones al año. Eso nos da prácticamente un promedio de cuatro camiones mensuales con robo de producto terminado. Es un robo con intimidación, que se produce en la carretera 5 Sur, donde bandas organizadas interceptan camiones, amenazan a los choferes con armas de fuego, secuestran a los choferes por un lapso de tiempo determinado, sacan la carga completa al camión, dejan el camión abandonado y al chofer lo sueltan a 200 kilómetros, en un lugar distinto de donde se cometió el robo. Esa es más o menos la realidad de nuestra industria hoy, un problema que no solamente afecta a la industria, por las cargas cuantiosas que se pierden, sino también un problema con los choferes, porque, claramente, nadie quiere transportar salmón, porque se sienten amenazados por los delitos de robo con violencia.

Observamos mercados a nivel regional y nacional en terminales pesqueros, donde se comercializa este producto de origen ilegal, lo que demuestra que hay un mercado ilícito establecido. Y, lógicamente, tenemos un problema sanitario grave, desde que ese producto es sacado del camión, que va refrigerado, porque la carga va con cadena de frío hasta destino; obviamente, se pierde su trazabilidad y no nos podemos hacer cargo de eso ni saber en qué condiciones se comercializa. Claramente hay un problema de índole sanitario en relación con eso, y lógicamente, como es una muy buena fuente de recursos es un polo de atracción para estas organizaciones criminales. Debemos entender que un camión que vale 200 millones de pesos es comercializado por completo en 24 horas, porque, como no hay condiciones de frío, la gente distribuye la carga rápidamente a los distintos mercados instalados en esta región o en la Región Metropolitana. Por lo tanto, el abastecimiento y la comercialización de este producto es muy fácil, toda vez que es en un mercado que ya se encuentra instalado en distintas ferias, como las ferias fluviales, el Mercado Municipal Presidente Ibáñez, de Puerto Montt; el Mercado de Angelmó, la Vega Monumental de Concepción y el Terminal Pesquero Metropolitano. Ahí es donde se comercializa todo este producto. En líneas muy generales, esos son los hechos que hoy nos aquejan.

Como Oficina Antirrobo, ¿qué hemos tratado de hacer en SalmonChile A.G.? Primero, levantar el tema comunicacionalmente y el hecho de

que estemos en esta comisión es gracias a eso, para que la gente entienda lo complejo de esta situación, sobre todo por los temas sanitario y de seguridad que enfrentan los choferes y la misma gente que trabaja para la industria salmonera y en la comercialización del producto. En ese sentido, hemos hecho un levantamiento de cifras del delito a nivel de la industria y hoy tenemos 71 querellas vigentes, en tramitación. Desde 2015 a la fecha, la Oficina Antirrobo de SalmonChile ha condenado a más de 115 personas por delitos relacionados con la industria del salmón. Hoy tenemos a 15 personas en prisión preventiva y dos bandas desarticuladas por robo a transportes de carga en la Región de Los Lagos y la Región del Biobío. Tenemos una agenda comunicacional a través de medios nacionales especializados. Asimismo, hemos trabajado con el centro de investigaciones de crimen organizado AthenaLab, que nos ha prestado asesoría y que también trabaja muy de la mano con la Corma y en delitos de robo de cobre. Una parte importante -y es algo que entendemos muy bien- es la realización de capacitaciones en las regiones del Biobío, de La Araucanía, de Los Lagos y de Los Ríos, básicamente, para dar cuenta de este fenómeno y mostrar a los distintos organismos fiscalizadores cuál es nuestro producto, cómo se comercializa y cuáles son las condiciones en que debe tratarse.

Claramente, vemos tres principales problemas para solucionar este asunto. Primero, la institucionalidad. Sin duda, tenemos un problema de fiscalización. Los organismos llamados a fiscalizar esto son el Servicio de Salud, el Servicio Nacional de Pesca y el Servicio de Impuestos Internos. Sabemos que el traslado y la comercialización de todo este producto robado se hace con instrumentos ideológica o físicamente falsos, como las guías de despacho. El segundo punto dice relación con el aspecto legislativo. Hay que tratar de mejorar algunos aspectos de la ley, como se hizo con el tema de la madera. Finalmente, el tercer punto será desarrollado por la abogada María Alicia Baltierra, quien avanzará con el tema de las certificaciones.

La señora BALTIERRA, doña María Alicia (abogada de SalmonChile A.G.).- El tema de la certificación de origen es algo muy conocido en materia pesquera. Se habla de la pesca ilegal y todos entendemos que hay una certificación de origen. La pregunta que nos hemos hecho durante mucho tiempo, y se la hemos planteado al Servicio Nacional de Pesca en varias ocasiones, es por qué no existe el mismo criterio respecto de la salmonicultura.

Si uno analiza el artículo 63 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, se podrá dar cuenta de que dicha norma regula esa materia. En realidad, su inciso cuarto regula el tema de los salmones, pero lo más relevante es el inciso quinto del artículo 63 de la misma ley, que establece claramente que todo lo regulado en los incisos anteriores, dentro de los cuales está obviamente la pesca y, en el cuarto, los salmones, debe tener una certificación de origen. No obstante, el servicio implementó, de manera muy exitosa, el tema de la

certificación de origen en materia de pesca nativa, en particular de la merluza austral y de la merluza común, especies muy conocidas y bastante exitosas. Sin embargo, en materia de salmones no existe la certificación de origen; hoy no se visa el producto salmones.

¿Qué ocurre con eso? Que no hay ninguna autoridad fiscalizadora como el Servicio de Impuestos Internos, el Servicio Nacional de Pesca o las policías, que pueda detectar que la carga en camiones tenga un origen de carácter ilegal. Por lo tanto, puede transitar libremente desde Puerto Montt, Coyhaique o, incluso, Magallanes hacia todo Chile, y lo más peligroso de todo es que también puede salir de Chile. En consecuencia, es un mercado tremendamente atractivo para el crimen organizado, porque no hay forma de controlarlo. Tanto es así que varias veces se han detectado camiones de pesca ilegal -merluza austral u otros- que vienen con cajas de salmones atrás, porque es la manera de tapar la pesca ilegal, dado que esto no tiene un punto.

¿Qué proponemos al respecto? El Servicio Nacional de Pesca no ha implementado la certificación de origen, establecida en el artículo 63 de la ley. Si eso no va a ocurrir, uno podría tomar acciones para incluirlo en otras normas legales para hacer aún más perentoria esa obligación. Para ello, hay dos opciones: primero, mediante un proyecto de ley nuevo, opción que sería más lenta, y, segundo, una opción paralela. En ese sentido, en el Congreso Nacional hay dos proyectos de ley que pudieran establecerse para tal efecto. Uno de ellos es el de recursos bentónicos, que modifica el artículo 63 y que actualmente está en segundo o tercer trámite constitucional en el Senado. A lo mejor, es el momento de hacer una modificación específicamente respecto del salmón. No me queda tan claro si ello será posible reglamentariamente en el tercer trámite constitucional.

El otro proyecto de ley -si mal no recuerdo- se denomina “ley Jahir”, generada con ocasión de la muy lamentable muerte de un niño, por consumir productos con marea roja. ¿Qué incidencia tiene dicho proyecto en el salmón? Desde luego que la tiene, porque hay mucha venta de salmón de mortalidad. Ese es un elemento muy peligroso, porque se venden salmones sin saber su condición sanitaria, es decir, desconocemos su mortalidad ni sabemos si han cumplido con el tiempo de carencia del uso de antibióticos. Por lo tanto, en ese proyecto de ley, que está en primer trámite constitucional, se podría incorporar una norma que prohíba la venta de salmón que no cumpla con las condiciones de salubridad, en términos de mortalidad o período de carencia de antibióticos.

- Representantes de Consejo del Salmón A.G.[3]

La señora **Loreto Seguel King, directora ejecutiva de Consejo del Salmón A.G.** El Consejo del Salmón es una asociación gremial, que conjuntamente con SalmonChile y la Asociación de Magallanes, representa a productoras de salmón. En la asociación gremial que me toca liderar tenemos más del 50 por ciento de la producción de salmón en Chile. Siempre nombro en orden alfabético a cada uno de sus socios, para que ninguno se sienta desplazado. Son parte de la asociación gremial AquaChile, Australis, Cermaq, Mowi y Salmones Aysén. También es importante, por la responsabilidad que significa liderar este gremio, transmitir que están AquaChile como número uno del país, y Mowi, como número uno del mundo. Eso es bien relevante, sobre todo cuando uno enfrenta desafíos de política pública o como los que nos tienen hoy participando de esta comisión investigadora, instancia que aprovecho de agradecer, porque es muy importante no solamente para la industria que uno representa, sino que, desde el Consejo del Salmón, estamos convencidos de que también es muy importante para nuestro país. Esta es la segunda industria más relevante de Chile. Somos el segundo productor de salmón en el mundo, lo cual nos pone un desafío como país, en términos de seguridad pública, que, por supuesto, agradecemos, y, como consejo, quedamos a disposición de esta comisión de la Cámara de Diputadas y Diputados, y del Congreso. En esa línea, queremos hacerles saber que ese es el compromiso que tenemos. Inquietudes tenemos, también muchas preguntas y, por supuesto, no cabe duda de que esta comisión investigadora nos va a ayudar a resolverlas.

Lo que queremos hacerles ver es que existen dos conceptos que me gustaría transmitir hoy, cuya traducción no es tan fácil. Uno siempre habla de security y safety, que son dos conceptos relevantes al minuto de enfrentar estos desafíos y que uno podría decir que equivalen a seguridad y seguro. Son dos ámbitos muy relevantes, porque hacen que esto tenga una dimensión país muy importante, pues afecta a diversos sectores económicos. Sé que esta es una comisión que se creó por el robo de salmones y de su producto, pero, finalmente, tenemos claro que security y safety hoy son temas que afectan a diversas industrias. No cabe duda de que tenemos un tema en el norte, relativo al robo rojo, o lo que pasa en la zona centro o en la zona sur con la minería y las forestales y, por supuesto, nosotros, como gremio, tenemos el tema de la acuicultura, en particular del salmón.

Hoy día esto le genera un desafío profundo a la institucionalidad vigente en cuanto a protocolos, tecnología, inteligencia, investigación y también en persecución, y sentimos que es relevante darle

---

[3] Idem anterior.

énfasis, porque es un tema holístico, en el cual todos estos ámbitos son importantes de abordar. Eso también hace que, como sector privado y sector público, podamos generar esta alianza y estas señales y discursos alineados para enfrentar un problema de estas características. Noticias hay muchas que, de alguna u otra forma, muestran la envergadura y la relevancia de este tema.

Respecto de los espacios, debo decir -y por eso es importante repetir el tema país- que hoy hay más de ocho regiones afectadas, no solamente la región donde está la industria salmonera. Como gremio, tenemos la obligación y el deber de poner este tema más allá de las regiones donde principalmente estamos, que son Los Lagos, Aysén y Magallanes, y poner un énfasis en Los Ríos, La Araucanía, Biobío, Ñuble y Maule, que, de alguna u otra forma, son parte del espacio geográfico donde hoy tenemos un tremendo desafío.

Respecto del tema de las etapas logísticas o dónde se generan los robos, efectivamente tenemos un tema en centros de cultivo mediante ataques a jaulas. También es importante decir que hace poco hubo algo muy bueno, que fue la aprobación de la ley que previene y sanciona el escape de salmones, con la que efectivamente se va avanzando. Pero hoy no solo tenemos un tema propio de los centros de cultivo, en los entornos de dichos centros y plantas de procesos, sino que, sobre todo, y es la razón por la que se genera esta comisión, es el ataque a camiones que transportan el producto. Es importante decir que no se trata de un robo de camiones, sino un robo del producto que transportan los camioneros. Eso hace que haya muchas más personas afectadas. El transporte de carga también se ve afectado, sus choferes. Por lo tanto, hay una serie de temas que vamos a detallar más adelante.

En el tema del tiempo, no es menor ratificar que efectivamente esto ha seguido incrementándose en forma importante. Uno podría decir que las tasas de robo declaradas, al menos entre 2010 y 2019, son similares casi en diez años a las que, tenemos actualmente, en dos o tres años, lo cual demuestra que este tema va creciendo en forma exponencial. De ahí la relevancia de esta comisión y de nosotros, como gremio y asociación gremial, de ponernos a disposición para buscar las mejores soluciones.

Lo dijimos al inicio, safety y security —seguro y seguridad—, y el primer punto relevante para nosotros es el riesgo de la vida y salud de las personas. Claramente, esto genera pérdida de la cadena de frío, descomposición del producto, manipulación no sanitaria, junto con la violencia del robo, que son temas que, de alguna u otra forma, son tanto más relevantes, porque están relacionados con las personas, con la ciudadanía, con los trabajadores y las trabajadoras, con los choferes; finalmente, están relacionados con algo que nosotros sentimos que pone la prioridad respecto del tema y tiene que ver con el impacto país que esto genera.

Se distingue un daño a la economía, sin duda. Somos la segunda industria más relevante de Chile en la macrozona sur, lo que genera, obviamente, un daño emergente por el valor del robo. Asimismo, es importante el tema de los contenedores, considerando que el monto que tiene cada uno oscila entre 100.000 y 200.000 dólares, dependiendo del producto. Pero también hay una serie de temas asociados a seguros y lo que significa eso desde el punto de vista de otra área, que es el aseguramiento. Existe un incremento de costos de transporte, lógicamente, porque hay una cadena que no solo termina con los productores, con todo el ecosistema de la industria, sino que se liga también a la cadena logística, poniéndola en riesgo. Me ha tocado conocer muy bien la cadena logística en Chile, por experiencias anteriores en las empresas públicas. Es una cadena que está bastante atomizada, pero, a su vez, muy integrada. Va desde el origen de cada una de las distintas fuentes, pasando por los temas logístico y portuario, con todo lo que eso significa, como navieras, transporte marítimo y comercio exterior.

Diría que también es importante considerar la pérdida reputacional del país. Hay un tema del que se habla poco, pero que es relevante: ¿Cómo trabajamos? Porque esto, de alguna manera, daña la reputación y la confianza respecto de lo que nosotros somos como industria. Tenemos compromisos de llegar con el producto a destino a tiempo y en forma, en buenas condiciones, y cuando uno analiza todos estos temas, afectan. Como gremio, también debemos velar por cautelar siempre la imagen reputacional y los niveles de confianza que, como país, somos capaces de proyectar, no solamente hacia el exterior, sino también hacia el interior de Chile.

Asimismo, es indudable que existe un daño a la sostenibilidad de la industria, un aumento de costos en todos sus ámbitos, desincentivo a nuevas inversiones, pérdida de empleos, menor actividad y deterioro de la trazabilidad. Sentimos que estos son los temas más relevantes, los ámbitos sobre los cuales hay que generar discusión. Este es un ecosistema.

No cabe duda de que las policías, las distintas autoridades regionales, los distintos estamentos que hoy son parte de esta cadena tienen mucha información y en la medida en que seamos capaces de mirar esto como un problema mucho más holístico, donde hay un ecosistema, donde muchos actores que debemos ponernos a disposición para, dentro de esta cadena, aportar a la solución y lograr discernir qué es lo que viene en esta etapa.

Finalmente, como asociación gremial, nos gustaría dejar un desafío. No tenemos la respuesta, pero es relevante preguntarnos cómo la industria del salmón puede hacerse parte de esta tarea. Esa es nuestra pregunta y no cabe duda de que esta comisión nos va a ayudar a responderla y nos va a permitir también ejecutar y poner a disposición lo que, como gremio y representante de productoras de salmón, podemos aportar. ¿Cómo la autoridad

se coordina con la industria para enfrentar mejor los robos? No lo sabemos, pero efectivamente es relevante desde el punto de vista de poder tener claridad respecto de cómo coordinamos la autoridad y la industria para enfrentar este desafío. ¿Cómo se ha enfrentado este fenómeno, la institucionalidad de prevención y persecución penal, en otros países? Hay otros países —no lo olvidemos— en este tema del salmón, hay muchos productores como Noruega, Canadá, Escocia y Australia. No somos los únicos, somos el segundo país en el mundo, pero hay muchos que nos miran y nosotros también tenemos que mirar a otros. Por lo tanto, diría que este tema también es internacional; por lo tanto, no solo debemos quedarnos con lo que pasa en Chile, sino que también debemos ver lo que ha pasado en el resto del mundo, porque puede ser importante.

Debate al interior de la Comisión**:**

El señor **Berger**.- Después de haber escuchado las ponencias, se me ocurren algunas sugerencias en relación con el tema del robo de salmón, entre ellas, reforzar o potenciar las políticas públicas. Por lo que veo, aquí faltan algunos organismos dependientes de la administración del Estado. Quizá, habría que fortalecerlos o entregarles más herramientas, dientes y muelas, que les permitan desarrollar efectivamente su labor. Entre los organismos dependientes de la administración del Estado se me ocurre que debería haber una mayor dotación de recursos para los entes fiscalizadores, con el objeto de que puedan monitorear lo que ocurre donde ustedes tienen las instalaciones, donde se producen los salmones. El organismo que debería intervenir, por supuesto, es La Armada de Chile. Sin embargo, tengo dudas, porque La Armada, a través de la Directemar, es la que tiene la responsabilidad de imponer las condiciones de resguardo al interior de donde ustedes realizan las faenas. Habría que revisar aquello, porque a lo mejor existe algún grado de debilidad. Por eso, habría que solicitar mayor participación en ese desarrollo a los organismos de la administración del Estado.

Por otro lado, ustedes hicieron notar la acreditación de origen legal de este producto. A mi parecer, respecto del traslado o del transporte, se está recurriendo a un modelo o a una práctica un poquito antigua, porque creo que todavía están trabajando con guías de despacho simples. En tal sentido, quizá se podría evaluar la implementación de un sistema de transporte entre regiones mucho más seguro, como un estudio de factibilidad portuaria. Otro servicio que también se podría potenciar es el Servicio de Impuestos Internos, porque hoy, por lo que he escuchado acá, se producen situaciones bastante irregulares. Por lo tanto, la persecución de delitos tributarios podría coadyuvar a ordenar mucho más este tema.

El señor **Bernales**.- La directora ejecutiva del Consejo del Salmón mencionó que en esta Cámara de Diputados avanzamos mucho durante este período y el anterior. De hecho, se promulgó la denominada “ley antiescape

de salmones", que también discutimos con el colega Calisto, en el período anterior, a raíz de eventos de escape de gran cantidad de salmones en la Región de Los Lagos, en particular. Cuando presentamos ese proyecto de ley se hizo el punto sobre el peligro que revestía fomentar, por ejemplo, el robo, el corte de mallas, etcétera, por lo que, finalmente, se agregó un artículo que sanciona explícitamente este tipo de acciones. En tal sentido, quiero saber cómo se ha aplicado dicha ley y si ha tenido algún efecto, dado que uno de los tres puntos que mencionados fue el robo a centros de cultivo.

En segundo lugar, me preocupa muchísimo el robo de mortalidad, porque ahí podría haber una cancha abierta. No las conozco, por eso pregunto cuáles son las medidas que tienen las empresas para evitar el robo de mortalidad, porque me imagino que se da primero dentro de las empresas. ¿Dónde se van a dejar esos salmones? Porque ahí puede haber un espacio de corresponsabilidad, como bien dijo la señora Seguel. Entonces, cómo fortalecemos la seguridad para evitar este tipo de situaciones.

Por último, una vez que el salmón es robado de los camiones, que se vacían y se dejan ahí, mientras el conductor está en otro lado, ¿el traslado de ese robo es solo terrestre? ¿No hay traslado marítimo? ¿Se ha podido detectar otra forma de traslado que no sea solo terrestre? Pregunto eso para tener todas las aristas sobre la mesa.

El señor **Sáez** (vía telemática).- Cuando hay crimen organizado, hay corrupción, y este, evidentemente, es un caso de crimen organizado. Ya les he planteado a ustedes, en ocasiones anteriores, cuando estaban recolectando las firmas para constituir esta comisión, que, junto con indagar en el robo del salmón, hay que poner atención también en los reiterados casos de robos en áreas de manejo del recurso loco, los cuales han terminado con enfrentamientos con armas de grueso calibre, incluso, con personas fallecidas. Por lo tanto, creo que es bien importante reconocer este fenómeno como crimen organizado.

Nuestro país está dando una dura lucha contra el crimen organizado. De hecho, lo que ocurrió la semana pasada con el destape de las cincuenta y tantas personas del llamado mega fraude, forma parte de ese combate, y también el hecho de que se hayan desbaratado numerosas bandas dedicadas al robo de madera durante este año, va en esa misma lógica. Entonces, me gustaría preguntarles a los representantes de ambos gremios si, recientemente -es decir, en los últimos tres o cuatro meses-, han podido conversar con el fiscal nacional, con las máximas autoridades del Servicio de Impuestos Internos, con gente de la Unidad de Análisis Financiero, (UAF), del Ministerio de Hacienda, y con las máximas autoridades, tanto de Carabineros como de la Policía de Investigaciones. Lo pregunto porque es importante que, en

el contexto de la lucha contra el crimen organizado, esas instituciones estén, permanentemente, en un diálogo coordinado con los gremios.

El señor **Calisto**.- Sólo quiero reforzar tres cosas. Una, respecto de convocar a los organismos de fiscalización, como muy bien dijo el diputado Sáez. Además, el diputado Berger habló del tema del Servicio de Impuestos Internos y creo que es superimportante hacer el cruce en esta materia. También es relevante la versión de las policías de la Armada, de la Policía de Investigaciones y de Carabineros respecto de cuáles son los datos que tienen.

Me llama la atención el dato que entregaron los representantes de SalmonChile A.G. respecto del robo de camiones, particularmente en la Región de Aysén porque, según los datos que vimos en la presentación, se han producido ocho robos de camiones. Yo no tenía antecedentes de esos hechos, por ello, quiero saber cuáles son los resultados de esta investigación, qué ha ocurrido.

Algo se señaló respecto de lo anterior, pero ¿qué ha pasado con la investigación respecto de esos robos de camiones en las regiones que se mencionan? Entiendo lo que sucede en La Araucanía, donde no es novedad el robo de camiones. Estamos claros de que hay bandas organizadas que operan no solo en el robo de madera, sino también en el robo del salmón, y hay que enfrentar esos delitos. Sin embargo, lo que está pasando en Los Lagos y Aysén llama profundamente la atención, porque no son hechos habituales. Entonces, la idea es conocer más específicamente la persecución del delito en esta materia en nuestras regiones y cuáles son los focos, los lugares.

En ese sentido, es muy importante conocer la opinión del Servicio Nacional de Aduanas y de los organismos fiscalizadores que mencionó el diputado Sáez. No quiero ahondar en eso porque ya se dijo claramente. Aprovecho de destacar la presencia de los gremios, de SalmonChile A.G. y del Consejo del Salmón, porque es muy importante su opinión respecto de esta materia. Considero que también es importante tener resultados concretos en relación con la persecución y avanzar en una legislación –como recién dijo la profesional de SalmonChile– que persiga el robo de salmones, tal como en algún minuto se hizo con el robo de madera; es decir, ser mucho más drásticos y claros, entendiendo que es una actividad económica muy importante para el país.

El señor **Ulloa**.- Si alguien nos mira y ve que el Congreso está abocado a investigar el tema del salmón, creo que lo más rescatable de lo que hemos discutido los parlamentarios –lo digo porque tuve la oportunidad de participar en la Comisión Especial Investigadora del robo de madera– es que la gente no advierte que en Chile se ha enquistado el crimen organizado y eso ha sucedido, como dijo el diputado Sáez, porque son actividades productivas que mueven millones y millones de dólares, lo que genera un impacto que muchas

veces no se advierte o no se ve, y origina una variante sanitaria grave y digna de analizar.

Lo que me preocupa, en general, tal como sucede con la madera o con el cobre en el norte, es que hay industria de crimen organizado adosada a industrias productivas muy valiosas para el país, y esta es una de ellas. Por ello, es muy relevante abocarnos al fenómeno del crimen organizado, porque hay que admitir que existe y que no son simples robos que suceden habitualmente, sino que hay mafias que se instalan, viven y se aprovechan de circunstancias propicias, pero la mayoría de las instituciones aún no advierte que es crimen organizado, y eso es lo que, muchas veces, cuesta incorporar.

Advierto que muchas veces la institucionalidad, vale decir, la policía, los propios fiscales y el Ministerio Público, todavía no entiende el contexto de qué significa el robo de salmón, fenómeno que es muy importante de analizar como tal y darle la relevancia que tiene, porque el crimen se instaló y esta es una de las formas en las que, lamentablemente, se adosa este fenómeno del crimen organizado. Obviamente, estamos en una etapa preliminar de esta comisión especial investigadora. Pero, ojalá podamos escuchar de parte de los profesionales, de los jóvenes colegas, cifras y números que den cuenta, más o menos, de la entidad de lo que estamos hablando, con el fin de ir avanzando, por ejemplo, en la forma de analizar y pesquisar, advirtiendo escenarios propicios para la consecución de estos delitos.

La señora **Sagardía, Doña Clara** (vía telemática).- Pienso que sería bueno que oficiemos, como comisión, al Senado, para saber en qué estado se encuentran, porque esto se debe adelantar, ya que, como dijo la exponente, hay falencias para perseguir estas situaciones. Así, tomando en cuenta que el salmón no es una especie nativa como la merluza y todos los otros productos del mar, se necesitan leyes especiales donde debieran estar incluidos porque, como dijo, eso ayudaría a perseguir estos delitos, como también lo haría la fiscalización. Por otro lado, y como estamos en presencia de una asociación delictual, como comisión tenemos que ver cómo intervenimos para que, lo antes posible, se cree una fiscalía especial para perseguir estos delitos económicos de alta connotación pública que nos afectan. Por eso, pido que enviemos el oficio relacionado con el proyecto de ley de recursos bentónicos, la denominada ley Jahir, y la creación de una fiscalía especial, que tenga competencia a nivel nacional en este tipo de delitos, ya que, como se ha dicho, vienen desde Los Lagos, desde La Araucanía y terminan en Concepción o en Santiago. Como no existe, se necesita ese tipo de fiscalía, que tenga competencia a nivel nacional.

El señor **González, don Mauro (Presidente).-** Es fundamental que visibilicemos esta problemática, que responde a una situación grave y compleja, no solo desde el punto de vista de los daños que genera a la economía, a la sustentabilidad o a la seguridad, sino también desde una

perspectiva centrada en el riesgo a la vida y a la salud de las personas. Ese es un aspecto esencial y, por lo tanto, debemos tenerlo en cuenta. En relación con los proyectos de ley que están en tramitación en materia de recursos bentónicos, cabe señalar que hoy es muy difícil implementar las normas propuestas, debido a la etapa en que se encuentran esas iniciativas. Quizá sería posible implementar esas medidas en la denominada ley Jahir, pero propongo que eso lo abordemos cuando tengamos las conclusiones de esta mesa y sepamos qué acciones legislativas vamos a impulsar.

La señora **Baltierra**, **doña María Alicia (abogada de SalmonChile A.G.).**- Respecto del fortalecimiento de los organismos del Estado, ya hemos pedido audiencias con el Servicio de Impuestos Internos para plantear esta situación. Consideramos que sería extraordinario que se hiciera un reforzamiento de sus labores, porque ahí hay mucho que hacer respecto de las sociedades que se crean para vender el salmón robado. Por lo tanto, ese es un punto bien relevante. Lo mismo ocurre con la autoridad sanitaria y con el Servicio Nacional de Pesca. Este último es un organismo que también requiere un refuerzo en ese sentido, especialmente en lo que dice relación con los medios tecnológicos que le permitan realizar una visación electrónica. Nadie ha pedido que sea de otra manera.

Hago hincapié en lo anterior, porque la verdad es que la circulación a lo largo de todas las carreteras es un sistema bastante único de nuestro país. Ahí radica una gran diferencia con otras partes del mundo, ya que la cantidad de kilómetros que se recorre en estos camiones es enorme. Ese es otro punto relevante. En el mismo sentido, también es importante el reforzamiento que se puede hacer en La Armada de Chile en materia de centros de cultivo.

Sin perjuicio de estos aspectos, quiero detenerme especialmente en lo que se refiere al Terminal Pesquero de Santiago. Al respecto, cabe recordar que este año se terminó la concesión del terminal, por lo cual pasó a manos del Ministerio de Bienes Nacionales. Por esa razón, tuvimos una audiencia con ellos, solicitada por la plataforma de ley del lobby, para pedirles que, en las nuevas bases de licitación del Terminal Pesquero -que es donde prevemos que se debe vender la mayor cantidad de salmón robado-, se incorporen mecanismos de acreditación de origen. En otras palabras, les solicitamos que las bases establezcan la existencia de un mecanismo de control tanto de la pesca ilegal como del salmón ilegal. Creemos que ese es un punto extremadamente importante.

En otro orden de cosas, SalmonChile ha impulsado la implementación de centros de descanso seguro en carretera. Entiendo que uno de ellos está cerca de la ciudad de Los Ángeles, pero quizá Matías Ruiz-Tagle pueda complementar esta información más adelante. Se trata de que los camiones tengan un espacio seguro en el que puedan descansar en la carretera,

de manera tal que los choferes no se vean expuestos a la inseguridad que viven actualmente.

En relación con las áreas de manejo, destaco el hecho de que recientemente se haya incorporado un delito en la ley de pesca, pero, en el caso de los salmones, si bien la denominada ley de escape incorpora una figura sobre la comercialización y la rotura de jaula, tengo la impresión de que se trata de una medida muy nueva. Es más, no hemos visto la eficacia de que eso haya ocurrido. Con todo, en la medida en que no haya acreditación de origen, va a ser muy difícil detectar ese robo. Lo que requerimos es que todas las policías o las autoridades a cargo sepan si lo que va en ese camión tiene cómo acreditar su origen. Lamentablemente, en la medida en que nos quedemos solo con la figura delictual, que es una figura más bien terminal respecto del delito, los organismos fiscalizadores no tendrán cómo saber que lo que va en la carga no tiene un origen legal. Esa es la etapa que falta.

El salmón está contenido en el artículo 63 de la ley, al igual que la obligación del Servicio Nacional de Pesca respecto de la acreditación de origen, pero si eso no es suficiente para la autoridad fiscalizadora, no hay que perder ni un minuto más en hacer la modificación respectiva si así se requiere. Creemos que eso sería suficiente para incorporar lo que hemos denominado visación del recurso terminado. ¿Eso qué implica? Que un centro de cultivo, cuando saque los salmones a una planta, debe acreditar su origen. A su vez, si la planta divide la carga en uno, en dos o en tres camiones, cada uno de ellos debe acreditar que ese lote corresponde a tal mecanismo de abastecimiento de esa planta, y así sucesivamente. Eso hoy no ocurre con el salmón y, a nuestro juicio, es una de las grandes deficiencias. No basta solo con incorporar figuras delictuales terminales como delitos, sino que también hay que incorporar o meter mano en este aspecto sustancial.

El señor **Ruiz-Tagle (abogado de SalmonChile A.G.).-** En relación con la fiscalización de la institucionalidad y con cómo estos organismos que están destinados a controlar este tipo de situaciones en distintos aspectos, entre otros, el Servicio de Impuestos Internos, el Servicio de Salud y el Servicio Nacional de Pesca, se pueden potenciar para aumentar la fiscalización. Cuando se produce un delito de robo a la industria, ya sea de transporte o de producto terminado, aparte de los delitos base propios, tales como el robo con intimidación, el robo con fuerza, el hurto o incluso la receptación, generalmente también estamos en presencia de delitos tributarios asociados como la falsificación ideológica de instrumento tributario, el comercio clandestino, el lavado de activos o la evasión tributaria. En ese sentido, la participación del Servicio de Impuestos Internos en ese tema podría ser sumamente relevante.

Después, respecto del robo de mortalidad, en Puerto Montt, a través de la fiscalía del Sistema de Análisis Criminal y Focos Investigativos

(Sacfi), se han llevado a cabo dos grandes investigaciones que han determinado los delitos de robo y comercialización de mortalidad. Generalmente, el robo mortalidad, que es un producto de desecho, se produce en el traslado desde las plantas de proceso hacia las plantas reductoras que transforman el desecho del salmón en harina de pescado o en aceites para la industria alimenticia animal. Es en ese traslado donde se han detectado los asaltos a estos camiones, cuyas cargas son llevadas a plantas de proceso clandestinas, luego pasan por una etapa, ya sea de ahumado o de envasado, para posteriormente ser comercializadas en los distintos mercados a nivel nacional. De esa manera se ha detectado este delito en las investigaciones que acabo de señalar. Hay personas que ya han sido condenadas por cometer estos ilícitos e investigaciones en curso, con gente formalizada. En esas investigaciones está el detalle o los antecedentes sobre cómo operaban. Estamos hablando de bandas que tenían un brazo operativo destinado al robo, otro destinado a la comercialización, otro al proceso del pescado y otro destinado a la venta en los distintos puestos de las distintas ferias de la región.

En cuanto a los resultados de las investigaciones, como señalé al principio de nuestra presentación, SalmonChile ha logrado 115 condenas relacionadas tanto con el robo de salmón, en sus distintas etapas de proceso, como con otros diversos delitos, que van desde robo con intimidación hasta receptación y robo en bienes nacionales de uso público. Por otra parte, con la Región de Aysén, si bien la región no enfrenta un problema de robo de carga en el transporte, por un tema geográfico, ya que no está conectada por tierra de manera fácil con el resto de Chile, sino que se conecta básicamente por la vía marítima, sí enfrenta un grave problema de robos a centros de cultivo. De hecho, podríamos decir que la mayoría de estos robos hoy se origina en la Región de Aysén. Los delitos se centran en el rubro del cultivo. El problema en el rubro del transporte se genera desde Quellón hasta la Región del Maule.

El señor **Calisto.-** Quiero saber si la mención que se hace en la presentación es sobre robo a centros de cultivo, no de camiones? ¿O son camiones provenientes de Aysén?

El señor **Ruiz-Tagle (abogado de Salmonchile A.G.).-** La presentación básicamente habla del fenómeno en toda su cadena productiva: robo a centros de cultivo, centralizados en la Región de Aysén y en Chiloé, y el robo de carga que se genera, como lo señalé, desde Chiloé hasta la Región del Maule, de producto terminado. En cuanto a las estadísticas, hay más de 70 querellas criminales en proceso de investigación y aproximadamente 8 o 9 investigaciones de robo a centros de cultivo. Lamentablemente, el robo a centros de cultivos, para efectos de su persecución, tiene la desventaja de que es muy difícil de detectar, porque, como ustedes saben, los salmones se siembran en el agua. Es difícil contabilizarlos diariamente, poder determinar la cantidad. Es muy

distinto a lo que ocurre con el abigeato, que es mucho más fácil contar el número de animales que son objeto de ese delito en un momento determinado. En el robo en centros de cultivo eso es mucho más difícil, a pesar de que la industria ha invertido enormes cantidades de dinero en seguridad, en radares y cámaras infrarrojas para tratar de disuadir un poco el delito, y ahí entramos en otro problema, que los recursos de Directemar son muy bajos, son pocos, limitados para cubrir todo el territorio marítimo donde se encuentran nuestros centros de cultivo.

Respecto del último punto, de la zona de descanso seguro. Nosotros como Salmonchile llevamos trabajando bastante tiempo con distintos gremios y con los gobiernos regionales. Hacemos reuniones con las autoridades regionales, el Servicios de Impuestos Internos, el Servicio de Salud, con delegados presidenciales y con las empresas de transporte. Carabineros también nos han hablado al respecto, en reiteradas oportunidades. Prácticamente desde Puerto Montt hasta la entrada a la Región del Biobío hay robo de camiones en toda la ruta. Carabineros y el gremio de los transportistas, nos han propuesto crear un lugar único de detención. La idea es que los camiones no se detengan en las distintas bombas de bencina u otros lugares, lo que facilita claramente el robo en el transporte. En ese sentido, se ha trabajado en una zona de descanso seguro. En Duqueco, Los Ángeles, se hizo un aporte por parte del Ministerio de Bienes Nacionales y la industria ha hecho inversiones en apoyo a los transportistas para crear un único lugar de detención, con medidas de resguardo y seguridad apropiadas, que permitan efectivamente que los camiones se detengan y descansen en un solo lugar y así evitar esto, lo que tenemos en Chile, lo que pasa hoy, que los camiones paran en cualquier parte de la carretera y son objeto de asaltos. Se está trabajando en ese tema, pero, lógicamente, faltan recursos. Es un tema que tiene un costo importante y la industria se ha comprometido en ese sentido y ha ido haciendo aportes para avanzar en ello.

La señora **Seguel, doña Loreto (directora ejecutiva del Consejo del Salmón A.G.)**.- Aquí se ha hablado de lo relevante de distintas instituciones como el Servicio de Impuestos Internos, el Sernapesca, la Directemar, las policías, el fiscal nacional, las máximas autoridades de las policías, el Servicio Nacional de Aduanas, la autoridad sanitaria y distintos actores. En ese sentido, me gustaría transmitir lo importancia de dos cosas. Primero, que lo que logrará esta instancia, además de visibilizar el tema, nos va a permitir unir a todos quienes hoy día trabajamos en este tema. Hay muchas instituciones, junto con los diputados y las diputadas, que trabajan en esto. Indudablemente, se hacen los esfuerzos, pero es muy importante que seamos capaces de congregarnos todos juntos en torno al tema.

Actualmente, trabajamos bastante más separados, bastante más atomizados. Una de las preguntas que nos hicieron hacía referencia a cómo

nosotros, como gremio, podíamos ponernos a disposición de lo que esto conlleve y ese es uno de los grandes desafíos que tenemos: cómo trabajamos todos en conjunto. Nosotros, desde el Consejo del Salmón, estamos trabajando muy de la mano con otras instituciones. Creo que eso ha ayudado indudablemente, desde la experticia que cada uno tiene en este trabajo mancomunado con la autoridad, vinculando y siendo articuladores, desde la asociación gremial, del mundo privado con el mundo público, valorando y buscando la articulación de todo el mundo público, de las distintas instituciones públicas. En ese sentido, trabajamos muy de la mano con Sernapesca, con la directora nacional, Soledad Tapia. Por ejemplo, el 12 de diciembre, hubo una incautación en la zona de La Araucanía hacia Biobío, liderado por el Sernapesca. Se incautaron más de 6.000 kilos de salmón. Eso fue gracias a un trabajo mancomunado liderado por el Sernapesca y la delegación provincial del Biobío, pero también hubo una red muy poco conocida, que es parte de todo lo que he escuchado acá, que es la Red Sustenta. La Red Sustenta es liderada por el Sernapesca y tiene detrás a todas las autoridades que hemos mencionado. Esa red fue la que permitió, el 12 de diciembre, la incautación de salmón congelado sin procedencia, en una operación nocturna en carretera. Ahí estuvieron presentes Carabineros, la autoridad sanitaria, la Armada de Chile, todo liderado por el Sernapesca.

Nosotros, como gremio, creemos que esa es una instancia que permite fortalecer la institucionalidad pública y la coordinación. La Red Sustenta existe y, de alguna manera, podemos ir trabajando con ellos de mejor forma una coordinación mancomunada. Por eso quise ponerla en la mesa, porque es muy poco conocida y creo que tiene la institucionalidad necesaria, aunque no suficiente. Tal vez eso puede formar parte del avance en este proceso, para que efectivamente sea una entidad coordinadora, que nos permita tener resultados como los que hace poco tuvimos en un procedimiento nocturno carretero, liderado por el director regional subrogante de La Araucanía.

El señor **Pinto (director corporativo del Consejo del Salmón A.G.).-** Efectivamente, en las regiones de Aysén y de Magallanes, la mayor parte de los ilícitos se producen en los centros de cultivo, es decir, en el agua, en las jaulas. Sin embargo, hay empresas -no tenemos una data consolidada- que hacen parte de su logística por rutas carreteras, a través de Argentina y allí se han producido robos de camiones y de toda la producción, lo que, lógicamente, como está en otro territorio, queda fuera de la jurisdicción de nuestras policías y de la fiscalización. Efectivamente, este un problema mayor y como lo han dicho varios de los integrantes de la mesa, definitivamente, es un tema de crimen organizado y este no se aborda aisladamente por las iniciativas de uno u otro, sino que de todo el Estado.

El señor **Calisto**.- Lo primero que uno dice desde el punto de vista del sentido común, que los camiones deben tener GPS y cámaras, pero

me imagino también podría haber traspaso de datos, es decir, que los mismos trabajadores de la industria o algunos choferes estén conectados con las bandas. No digo todos, pero debe haber casos. Entonces, quiero saber qué es lo que se está haciendo y qué es lo que falta por hacer para que este tipo de delitos no se sigan cometiendo. Para ello, es importante conocer la opinión de las policías, del Ministerio Público, del Sernapesca, de la marina y, por supuesto, que esté presente el sector gremial.

El señor **Bernales**.- Solicito a los representantes del Consejo del Salmón algunos datos para sumarlos a las presentaciones. En la de SalmonChile, por ejemplo, hay una lámina sobre "Indicadores enero 2019-noviembre 2023" que muestra, justamente, algunos indicadores que sería importante tenerlos sobre la mesa y que, obviamente, son de las empresas que ellos representan. Respecto de los robos totales, se indica lo siguiente: carga, 139; centros de cultivo, 19, etcétera. Además, se observan algunos cuadros de los robos por año, la valorización de los robos en dólares y dónde están concentrados esos delitos. Si observamos la última diapositiva, nos daremos cuenta de que los robos están disparados en la Región del Biobío.

* * * * *

- Representantes de Asociación de Salmonicultores de Magallanes.[4]

El señor **Carlos Odebret Beyer de la Asociación de Salmonicultores de Magallanes**. Lo que está ocurriendo en el sur de Chile, no recientemente, sino que, en los últimos 25 años, consiste en crimen organizado, derechamente, gente que está preparada para cometer este tipo de delitos en el sur de Chile y se ha formado a partir de esto una industria relacionada con el robo del salmón, y esa industria tiene efectos no solo desde el punto de vista tributario, sino que también en la salud pública. El salmón robado es un producto del que no sabemos su procedencia, no sabemos cuál ha sido la cadena de frío y evidentemente qué efectos puede tener en la salud de las personas en los lugares de comercialización que existen. Me acompaña un experto del área, el señor Yanko Olmedo, exfuncionario de la PDI, quien lleva más de 20 años trabajando en el tema, particularmente en el robo de salmón. Desde los últimos siete años está

[4] Sesión 3a, celebrada en martes 09 de enero de 2024, de 08:35 a 10:01 horas.

trabajando en una empresa asociada nuestra, que es AquaChile. Yanko detallará sobre cómo se configura este delito, cómo se realiza este tipo de acciones y evidentemente cuáles son los efectos que tiene para poder afirmar esta tesis, que, como ya dije, tiene que ver con el crimen organizado asociado al delito de robo salmón.

El señor **Yanko Olmedo Veas de la Asociación de Salmonicultores de Magallanes**. Crimen organizado es cualquier actividad a la que se dedican grupos estructurados de personas para cometer delitos. Esta no es nuestra definición, sino la que aparece en la Subsecretaría del Interior, dentro de la política nacional contra el crimen organizado.

El modus operandi que afecta a la industria lo vamos a ranquear. En el número 1 está el robo de camiones en la carretera. Esta es una actividad ilícita que ha ido de manifiesto aumento en los últimos 20 años. Los delitos ocurren en la carretera, Ruta 5 generalmente, entre la Región de Los Lagos y la Región Metropolitana. Se focalizan a la altura del cruce Cabrero; participan organizaciones con gran cantidad de medios logísticos, con armas y tecnologías que inhiben los medios de seguridad que utilizan las empresas salmoneras. En alguna oportunidad se ha acreditado que existe participación o se ha sobornado a conductores para que permitan que se consuman estos hechos. Los productos se encuentran en condiciones perfectas para ser comercializados rápidamente; por lo tanto, es un delito que evita tener plantas clandestinas de proceso y el producto está listo para comercializarlo en algún mercado, cualquiera sea.

La complejidad que tiene este delito, para nosotros como industria y para que las instituciones puedan avanzar según nuestra visión, es la zona geográfica en que ocurren estos hechos, donde muchos de ellos carecen de enlaces comunicacionales; la rapidez para perpetrar este delito, porque robar y secuestrar un camión toma aproximadamente menos de un minuto; la falta de evidencia de sitios del suceso, pues en la carretera no quedan huellas, no quedan grabaciones de teléfonos, de testigos, no quedan grabaciones de sistemas de cámaras; la rapidez en la reducción del producto, ya que un camión robado en cinco horas podría estar fácilmente comercializándose en algún mercado informal o mercado local; la escasez de policías especialistas en la Ruta 5, toda vez que en esa jurisdicción encontramos solo carabineros que se digan a controles de tránsito más que a tomar conocimiento de hechos graves como asaltos con secuestro; la falta de sitios de descanso en la ruta, que no nos permite mantener a los camiones que transportan cerca de 22,5 toneladas cada uno con 200.000 dólares de carga, en lugares donde puedan estar con tener seguridad. Muchas veces, respetando los tiempos de descanso legal de los conductores, tienen que aparcar en lugares que no cuentan con ningún mecanismo de seguridad. La complejidad más grave ha sido el aumento de la violencia en este tipo de

fenómeno, ya que, en la actualidad, los secuestros se producen con cruce de vehículos y utilización de fusiles y armas de guerra para someter a los conductores.

En segundo lugar, según esta especie de ranking que creamos, está el robo de salmón en los centros de cultivo. Nos vamos ahora al mar. Esto ocurre desde la décima hasta la undécima región. Es un fenómeno que no se ha visto en la Región de Magallanes, pero no descartamos que a futuro se pueda empezar a manifestar. El robo del salmón es una actividad que se ha mantenido en el tiempo. No hemos notado que exista un aumento explosivo de esto. Participan en él organizaciones y clanes que llevan mucho tiempo dedicados a este rubro. Más adelante vamos a tratar de evidenciar eso. La intervención para este delito requiere de logística, de medios, de embarcaciones, de vehículos para la descarga del salmón. Por lo tanto, hay un financiamiento que está detrás de este tipo de operación, y muchas veces este producto requiere de plantas clandestinas que se pueden armar en cualquier lugar, como el patio de una casa donde, simplemente, se eviscera este producto o se puede ahumar, si no están las condiciones de calidad que permitan que se venda como producto fresco.

Las complejidades de este delito, para nosotros como industria y para las instituciones, según nuestra visión, es la ubicación y el aislamiento que tienen nuestros centros de engorda. Un centro de engorda es una granja que está en el mar donde tenemos un pontón con habitabilidad y un módulo, que son las jaulas donde los peces se cultivan durante períodos que van de 8 a 12 o 15 meses. Esos centros están ubicados muchas veces a 6 o 7 horas de navegación, desde el puerto más cercano. Por lo tanto, aunque las instituciones reaccionan con la mayor voluntad, es muy difícil apoyar.

Cuando las organizaciones realizan estos robos, los lugares de desembarco son indeterminados, ya que, como son operaciones clandestinas, no pretenden llegar a un muelle donde tengan que declarar documentación. Por eso, desembarcan en cualquier lugar donde una lancha pueda recalar. Ese es el mismo problema que tenemos en la carretera, porque no existen policías marítimas especializadas en la persecución de organizaciones criminales. Por lo tanto, al igual que en la carretera, la denuncia muchas veces la toma un funcionario que deja una declaración básica que no permite realizar más adelante una persecución penal efectiva.

Como tercer modus operandi en este ranking, existe un fenómeno que ha ido apareciendo en el último tiempo, que es el desvío de mortalidad de peces. Todas las faenas industriales de la industria del salmón generan algún tipo de mortalidad. Cuando la mortalidad se produce en un centro existen mecanismos que las empresas destinan para poder retirarlos y llevarlos a plantas reductoras o a plantas secundarias y cuando estas se producen en plantas industriales también existen los mecanismos y la logística para llevarlos a

estas plantas reductoras. En los últimos años, hemos visto que se ha creado un mercado donde muchas veces este producto se desvía. Lo riesgoso de esta operación es que el pescado ha sido desechado por la propia industria y, por tanto, no está en condiciones de comercializarse. Sin embargo, estas organizaciones lo capturan, lo desvían y lo insertan en mercados informales, ya que, generalmente, pasa por un proceso de ahumado y la persona que termina comprando y consumiendo este pescado no tiene posibilidad alguna de verificar su condición de calidad. Está absolutamente alterado, dado el proceso de ahumado que, por lo demás, se ha llevado a cabo en una planta absolutamente clandestina, como la que se puede ver en esa imagen, donde un detective está inspeccionando el patio de una casa donde se está ahumando este producto que, evidentemente, no cumple con las condiciones sanitarias pertinentes para que se pueda tratar y salir al consumo. Entre las complejidades está la dificultad para detectar esta sustracción, porque es un producto que se desecha y se entrega a una planta reductora que lo recibe, pero, en el transcurso de la operación es desviado y se reemplazan estos bins plásticos por agua, equiparando el peso. Por lo tanto, la planta recibe el peso que se está enviando, pero, reemplazado con agua y el pescado está tratándose en una planta clandestina. Esto lo hemos detectado en los últimos años y va en manifiesto aumento.

Respecto a la tesis de si esta es una actividad organizada, estructurada y que se puede tratar como un crimen organizado y, lo más preocupante, si esto puede llamar la atención de grupos más especializados que pueden ver en esto un nicho para invertir o una oportunidad de negocio dentro de la actividad ilícita, vamos a presentar esto de la siguiente forma. Un camión que traslada salmón, como un producto determinado, desde Puerto Montt a la Octava Región, como congelado y/o al aeropuerto como producto fresco, transporta 22,5 toneladas en promedio y una lancha pirata, para conceptualizarlo, que roba salmón en un centro de mar, puede transportar aproximadamente 12 toneladas. Estas cargas, según lo que hemos visto en las pesquisas policiales que se han hecho, en los avances de la persecución que hace la Fiscalía, en la experiencia que hemos tenido en terreno y que, personalmente, he podido percibir, la primera venta que hace la persona que sustrae el producto es de, aproximadamente, 5 mil pesos por kilo. Es decir, un camión que pesa 22 toneladas perfectamente se podría convertir en cien millones de pesos o bordear los cien millones de pesos y la primera venta de la carga de una lancha pirata, que tiene un valor inferior, ya que necesita probablemente un proceso de viscerado o camuflar la condición de calidad, a través de un ahumado -por eso se vende un poco más barato-, podría generar ganancias que bordean los 50 millones de pesos en una sola operación.

Lo que se requiere para invertir en este tipo de logística para robarse un camión y robar a través de una lancha pirata es muy inferior a la cantidad de dinero que genera esta operación. Como muestra, cuando esto sale a los mercados locales, cualquiera sea este, o a un comercio informal, el precio del

salmón está, al 4 de enero de este año, a un precio de 11 mil pesos el kilo, como fresco, y 15 mil pesos el salmón ahumado. Curiosamente, el salmón, que viene en condiciones de calidad peores que el salmón fresco, a través de este proceso de ahumado, se comercializa más caro. Por lo tanto, sí genera una cantidad bastante importante de dinero. El pescado que se vende en los mercados locales termina costando lo mismo que cuesta este pescado puesto en un destino en que la industria lo puede poner a nivel internacional, es decir, aproximadamente 12 dólares. El pescado ahumado curiosamente se vende en los mercados locales como un pescado que tiene un tratamiento especial y algún proceso que lo hace probablemente más apetecible. Entonces, evidentemente, sustraer un camión o hacer una operación de robo de salmón en un centro es absolutamente rentable.

La segunda pregunta que queremos presentar es si el robo de salmón es una actividad permanente en el tiempo o si nació ahora, hace 5, 15 o 20 años. Vamos a poner como ejemplo la lancha Constanza, que conocemos hace más de 15 años. Cuando fui jefe la Brigada Investigadora de Robos de la PDI, tuve la oportunidad de participar en un operativo que logró su detención. Hay una muestra muy clara a través de ella. En 2011, la lancha Constanza y sus tripulantes, cuyo listado aparece en la lámina, fueron detenidos en un robo a la empresa Aquachile, al Centro Pangal 1 en Aysén.

Solo me quiero detener en las dos primeras, ya que, en 2018, dicha lancha atacó nuevamente a la misma empresa en el Centro CN2, sector de Melinka, y entre los tripulantes se encontraban dos de las personas que habían participado siete años antes en la misma lancha Constanza robando salmón. Esa lancha fue detenida hace dos meses, el 24 de noviembre, por el Departamento de Inteligencia de la Armada, nuevamente, robando salmón. Le incautaron siete toneladas de salmón robado, y en esa tripulación se encontró a una persona que había sido detenida en las dos oportunidades anteriores; es decir, en 2011 y en 2018, y dos personas más que habían sido detenidas en 2018. Por lo tanto, gran parte de la tripulación de esa lancha se ha dedicado hace más de 12 años a esta actividad ilícita, que es el robo del salmón.

Evidentemente, esa actividad genera recursos y hay personas que han estado durante mucho tiempo dedicadas a esto y se encuentran absolutamente organizadas. Esta es solamente una muestra. Existen clanes familiares que se dedican al robo de camiones en carretera y, hoy día, al desvío de mortalidades. Hay familias completas y clanes que se han bautizado con nombres, como los que se denominan en otras ciudades con otro grado de violencia, tales como los caballos y los gringos cochinos, que son grupos que se han puesto una marca, un nombre en estas actividades, lo que les va generando cierto respeto, cierta jerarquización dentro de las bandas delictuales locales. Esa es otra característica de los grupos organizados y del crimen organizado.

El robo de salmón es una actividad ilícita; organizada, evidentemente. Requiere de un financista, de una persona que dirija la operación. Requiere un grupo operativo que ejecute el robo, que disponga de armas y de logística. Requiere, muchas veces, de plantas procesadoras que son financiadas por la persona que dirige la organización, y, muchas veces, se interviene este producto a través del ahumado para poder blanquearlo. Finalmente, requiere distribuidores que tienen la función de blanquear el origen de este producto y generar las ganancias a través del lavado de la gran cantidad de dinero que esto genera.

La industria no se queda sin hacer nada. La empresa hoy día destina gran cantidad de recursos. Puedo hablar de la empresa en la que trabajo, que destina cerca de 2,5 millones de dólares al año en la prevención de este tipo de delitos, a través del monitoreo de todas nuestras operaciones logísticas, y del monitoreo y la seguridad de toda la biomasa que se encuentra en el mar. Nuestra empresa tiene cerca de 55 centros de engorda activos. De manera permanente, monitoreamos a través de tecnologías de punta este tipo de actividades para disminuir los riesgos. Sin embargo, hay una línea que no está al alcance de la empresa privada, que requiere del apoyo de las instituciones. Entendemos que esta actividad efectivamente se enmarca en el crimen organizado, y pensamos y tememos que llame la atención de grupos más violentos, dada la cantidad de dinero que puede generar. Robarse un solo camión de salmón equivale a robarse dos o tres cajeros automáticos, pero no genera el mismo impacto. Ante el robo de un cajero automático actúan las policías y la noticia sale en los medios. En cambio, cuando se roban un camión de salmón, difícilmente un carabinero toma la denuncia en la carretera, y eso no permite la investigación posterior.

Como recomendación, entonces, según nuestra experiencia, necesitamos coordinación entre la empresa privada y las instituciones policiales y administrativas para generar planes estratégicos y más táctica, más acción de campo, que permita disminuir estos delitos y poner más barreras para que estos grupos no puedan desarrollarse, implementando una mesa permanente de trabajo y generando inteligencia. Estamos seguros de que esta información que les acabamos de presentar no la conoce el Ministerio Público. Tal vez no la conocen las policías que están dedicadas a trabajar en esto, pero existe mucha información que se ha acumulado en los últimos 20 años sobre el robo del salmón, que si se analiza permitirá ver que, en el tiempo, hay organizaciones y personas que se han dedicado a esto.

Se requiere capacitación de las instituciones que pesquisan esto, por cierto, porque a un policía que fiscaliza un camión en la ruta le pueden exhibir cualquier documento para autorizar el traslado de una carga de origen marítimo, sin ninguna posibilidad de que se pueda verificar si eso está correcto o

está en algún marco regulatorio. Por otro lado, hay que ver la posibilidad de exigir a las concesionarias de autopistas que destinen lugares seguros de descanso, para que los camiones tengan algún sitio donde puedan permanecer, dadas las horas de conducción legal que tienen. Del mismo modo, exigir a las mismas autopistas, medios de grabación o instrumentos que permitan entregar seguridad en la ruta, en su totalidad, y generar evidencia, no solamente para el robo del salmón, sino para cualquier acto ilícito que ocurra dentro de ella.

Finalmente, algo que golpea claramente a todas las organizaciones criminales, como en algún momento se vio en la “ley de Drogas”, se requiere generar un efecto para quien se dedique a esto, cual es la incautación de todos los bienes y de todos los elementos que se utilicen. La lancha Constanza, decíamos, lleva 14 años dedicándose al robo de salmón y si hace 14 años se hubiese incautado, hoy día no estaría robando.

El señor **Sáez**.- Quiero preguntar por el robo de mortalidad, porque uno presume que hay colaboración de agentes internos. ¿Cómo están pesquisando aquello? Cuando usted señala que esto ha ido en un franco aumento en el último tiempo, ¿hay porcentajes al respecto? ¿Hay alguna medición? ¿Qué medidas se están tomando en conjunto con los sindicatos? Entendiendo que en esta industria la relación entre las empresas y los sindicatos, en general, es bastante estrecha; no es tanto de conflicto, sino más bien de colaboración. ¿Se están tomando medidas organizacionales en conjunto para evitar eso? Porque no solo es un delito, sino que, además, ya lo vimos en la sesión anterior, tiene implicancias sanitarias importantes que, eventualmente, pueden afectar a la población. Además, obviamente, cuando están robando desde adentro genera todo un clima interno, que imagino que debe ser complejo de manejar.

El señor **Schubert**.- ¿Qué medidas de seguridad adopta la industria? Habló de 2,5 millones de dólares por una de las empresas, pero, en general, la industria, ¿qué medidas ha adoptado para contribuir a los temas de seguridad? ¿Cuánto exactamente, o un monto más o menos cercano, cuesta la logística para lograr el robo? Dijo que era un monto muy inferior al alcanzado; eso, obviamente, es porque no han invertido un peso en los salmones y se los terminan llevando gratis. Imagino que instalar plantas procesadoras, la logística del transporte y todo lo que eso significa debe tener un costo. Creo que ese es un dato no menor, porque en el caso del robo de madera, recuerdo que pasaba lo mismo; obviamente, era madera robada, era una industria tremenda, con millones de dólares en cada pasada e instalar una faena tenía un costo de millones de dólares, muy alto, lo que implicaba que hubiera un crimen organizado, muy organizado, y muy bien financiado detrás. Entonces, creo que no es menor el dato. ¿Qué medidas cree usted que deben adoptar las autoridades? Mencionó algunas. ¿Hay alguna otra? Por ejemplo, a la Directemar no la mencionó dentro de las medidas. ¿El Servicio de impuestos Internos tiene algún logro respecto del

origen de esos recursos? Porque esas personas, por lo visto, ganan plata a manos llenas. Entonces, deben tener casas grandes, autos grandes, mucha plata, y eso, ¿el Servicio de Impuestos Internos, lo ha pesquisado? ¿Qué pasa con la gente que, probablemente, todos conocen en la zona, que no tiene una actividad legal, pero sí tienen grandes recursos? Otro punto es el de las amenazas. Aparte del acto propio del robo, ¿hay amenazas en términos generales de parte de las bandas, por ejemplo, hacia la gente que trabaja en las plantas y toma conocimiento de los desechos? ¿O a la autoridad que fiscaliza, que es la que debiera tomar conocimiento en algún momento? Incluso en la venta en el mercado de los salmones ahumados, ¿hay algún tipo de fuerza o amenaza?

El señor **Bórquez.**- Quiero consultar si opera algún seguro en las empresas cuando hay un robo de salmón. En lo particular, sé que a veces se incautan salmones robados, pero nadie dice que esos salmones son de una empresa determinada. Eso podría ser porque la empresa tiene un seguro, que se pierde si dice que los son salmones son suyos. O bien, porque ese salmón ya perdió su cadena de frío y no lo pueden utilizar; es decir, a la larga, tiene un costo ir a buscar salmón robado. Primero, quiero saber si tienen seguro y, segundo, si la policía encuentra salmones robados de una empresa, ¿qué empresa asume que son dueños de esos salmones? Sé que, en Quellón, en Chiloé, han encontrado kilos de salmones, pero no hay ninguna empresa que denuncie que esos salmones son suyos. ¿Eso es porque pierden el seguro o es porque si van a buscar esos salmones, ya no tienen ninguna posibilidad de comercializarlos? Lo otro, usted hizo referencia a una cadena, que llegaba hasta los distribuidores, pero esos distribuidores le distribuyen a alguien. Alguien compra ese salmón. Si usted dice que reducen un camión en tan poco tiempo, ¿cómo no llegamos al destino final?

El señor **González, don Mauro (Presidente).-** Me sumo a lo que señala el diputado Bórquez, especialmente a la trazabilidad, porque hoy día tenemos un camión que puede ser atacado en la ruta, tenemos toneladas de salmones encontrados, que no tienen origen legal, pero hoy día no sabemos de quiénes son, no tenemos idea, incluso, nadie reclama la propiedad de ese recurso. Y eso obviamente puede afectar la investigación e incluso las posibles sanciones de aquellos que hoy están formalizados e investigados y afectados a una persecución de índole penal. Y lo otro, es que ustedes hablaban de los precios y del mercado, pero lo más preocupante de esto tiene que ver con la mortalidad, sin dudas, esa mortalidad que no está para consumo humano, que lo pasan por un proceso de ahumado y después termina en un par de horas en algún tipo de mercado. Eso es grave porque esa mortalidad, aunque esté procesada, que se ve bonito, se ve sellado al vacío, está llegando a la mesa de los chilenos en cualquier parte del país. Por eso pregunto si la industria tiene puntos de venta formales en el territorio o solamente la mirada de la industria está

para la exportación. Esa es la consulta y espero que se respondan todas las preguntas de los parlamentarios.

El señor **Odebret (Asociación de Salmonicultores de Magallanes)**.- Efectivamente, todas las compañías tienen seguros, tanto los centros de cultivo, los camiones, como en cada una de las partes de la cadena, o sea, hay seguros comprometidos en el proceso. Generalmente, cuando ocurre el no reclamo por el robo, se trata de robos que ocurren en centros de cultivo, fundamentalmente; en los camiones, evidentemente, hay reclamos por el robo porque se sabe perfectamente a quién pertenece esa carga. El problema está principalmente en el robo de centros de cultivo. Un centro de cultivo tiene más o menos 1.000.000 de peces, y el robo ocurre en algún momento del tiempo y sin saber exactamente de qué centro proviene. Es muy difícil contar los peces todos los días, entonces, cada centro de cultivo no sabe exactamente cuántos peces tiene en el momento del robo. Por ejemplo, puede ocurrir que en el centro de cultivo equis hubo un robo y no se detectó en ese momento y comenzó la comercialización de ese salmón y fue detectado en la carretera, después del proceso, como planteaba Yanko. Y en ese proceso, evidentemente, a veces no se sabe exactamente a quién corresponde, en otras ocasiones, sí. En buena parte de las situaciones, existe un propietario de esa carga y eso es más o menos la figura; y, como ya decía, existen seguros comprometidos en cada una de esas condiciones.

Respecto del tema de la comercialización de salmón, el salmón que consumimos todos nosotros, existe salmón de tipo legal y existe salmón de origen ilegal. La proporción de cada uno de ellos es muy difícil poder definirla, el punto está justamente en los sistemas de control de su origen. Cuando se va a un restaurante, por ejemplo, saber si es que el salmón que está comiendo usted en el restaurante es un salmón de origen legal o ilegal es un ejercicio bastante complejo para el consumidor, solo el propietario puede saber a quién compró. Los sistemas de fiscalización en materia del origen y la trazabilidad de los salmones que se están comercializando es una tarea tremendamente compleja. Y sí, hay salmón de origen legal, muchísimo, no solo en los puntos de venta de las tiendas, sino también a través de las cadenas de supermercados se realiza esa venta y a través de la comercialización en lugares formales como restaurantes. Existe esa cadena de suministro, pero evidentemente distinguir el uno del otro es una tarea muy compleja.

El señor **Olmedo (Asociación de Salmonicultores de Magallanes)**.- Es muy difícil de poder determinar si un pescado que tenemos a la vista, en algún mercado, corresponde o no corresponde a un pescado que haya sido robado con anterioridad. El pescado para el ojo de los especialistas se diferencia por especies y un experto puede diferenciar si corresponde a un salmón del tipo coho, del tipo salar, del tipo trucha, del tipo chinook, pero el consumidor

normal no tiene esa posibilidad, y simplemente tendrá un pescado de color naranjo que lo termina adquiriendo, pero no hay forma de verificar si ese pescado corresponde al que ha sido robado a una empresa determinada, en un robo denunciado en una querella y un RUC número tanto. Creemos que se requiere mayor fiscalización a través de estas mesas de coordinación. Por ejemplo, con una sola guía de despacho, en un mercado informal, una persona podría lavar toneladas de pescado porque exhibe la misma guía para la misma cantidad de pescado que está teniendo de manera permanente, y va renovando en su vitrina, por tanto, podrían pasar diez toneladas con una guía de 50 kilos y no se pudo pesquisar. Sin embargo, si se idea un mecanismo de fiscalización mejor para ese tipo de pescado donde se pueda ir, de cierta forma, verificando carga adquirida por el comerciante, carga vendida y si eso va en sintonía con sus declaraciones tributarias y así generar estas pesquisas. Dentro de las preguntas había una respecto de cómo estas organizaciones pueden generar tal cantidad de recursos y no ser pesquisadas. Lo hacen como las organizaciones de narcotráfico, ponen los vehículos, ponen los terrenos, ponen las casas, todos los bienes a nombre de sus cercanos y, como ha pasado en otro tipo de organizaciones, se permea el sistema y no se puede pesquisar a una persona que tiene una camioneta de 30 o 40 millones de pesos y que no tiene recursos de dónde sacarla. Si tiene cinco familiares con esa figura podría perfectamente lavar gran cantidad de estos activos

En relación con las mortalidades, efectivamente, las mortalidades es uno de los puntos más importantes de la salud pública. La empresa ha generado acciones sobre ello y requiere algún grado de participación, tal vez no de la empresa que está involucrada, sino que tal vez de la empresa de servicios que está transportando estas cargas. Pero sí necesita que exista alguna participación dentro de esta cadena. Hoy, hemos generado mecanismos de control que van a través de tecnologías con GPS de los camiones, cuando hacen detenciones en lugares que no corresponden, y nos ha permitido disminuir esa acción. Hemos generado coordinación con las empresas reductoras, donde verificamos la cantidad de biomasa que se le entrega y la cantidad de biomasa que reciben y, muchas veces, tenemos a la vista el producto final con el consumo de la biomasa que les estamos entregando. Hacemos esa trazabilidad con la única finalidad de verificar que nuestro producto no se convierta en un riesgo en el momento, incluso, que lo estamos destinando a una disposición final. Como decía en la primera presentación, hay un límite que la empresa privada no puede cruzar, que es lo que tiene que ver con hacer la investigación propiamente tal y generar las medidas de fiscalización.

Nos encantaría, con la experiencia que tenemos, poder fiscalizar mercados porque conocemos muy bien cuál es el salmón robado, qué características tiene el salmón ahumado. Por ejemplo, cuando encuentren un salmón ahumado en la feria que tenga cierto color verde o azul, ese pescado ha

sido sometido a un proceso de desnaturalización y por eso se le echan estos productos para que no se puedan comercializar, pero a través del ahumado se le cambia un poquito el color y se termina vendiendo igual. Ese tipo de fiscalizaciones se hacen necesarias. Si nosotros pudiéramos hacerlo sería fantástico, pero están fuera de la línea de alcance que tenemos.

El señor **Bórquez**.- Trabajé en una salmonera y también trabajé en un banco. Existen chips hoy día en las salmoneras para saber cuál es el crecimiento del salmón, qué tipo de antibióticos, qué tipo de enfermedades puede tener, cómo se puede utilizar. Por los chips podemos saber dónde está nuestro salmón, porque entendí que no pueden saber de quién es el salmón que encontró la policía, pero si existe la capacidad para tener chips en los salmones, podemos saber de quién es ese salmón. Si usted me dice: yo voy a encontrar los salmones, pero no sé de quién es, estamos complicados. Al igual que el banco contrata a Brinks, tiene el dinero asegurado, pero el billete tiene una serie. Cuando usted trata de buscar el billete robado, está la serie. ¿Se puede hacer algo parecido con el tema de la industria del salmón?

El señor **Odebret (Asociación de Salmonicultores de Magallanes)**.- En la medida en que va avanzando el tiempo y los requerimientos de la industria, se van considerando los medios tecnológicos y evidentemente se puede avanzar en esa dirección. Sin embargo, todas estas cosas son procesos evolutivos, pues depende del costo del chip, de cuál es el efecto que tiene eso y si el medio es lo suficientemente disuasor o no, porque lo que sí sabemos, y creo que todos vamos a concordar con eso, y lo mismo debe ocurrir con los robos en los bancos, es que el bandido es un tipo que va siempre un paso más adelante y va controlando. Por lo tanto, la industria ha ido avanzando. Los medios tecnológicos que se han ido incorporando dentro de los centros de cultivo, como los camiones, algunos de los cuales presentó Yanko Olmedo, son cada vez más evolucionados y se va incorporando cada vez más tecnología para minimizar el robo. Si no tuviésemos las tecnologías que se están implementando, la verdad es que tendríamos una situación desatada en términos de robo, y obviamente vamos a seguir avanzando en ese camino.

- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.[5]

Señor **Julio Salas Gutiérrez, Subsecretario de Pesca y Acuicultura**.- Agradezco la invitación de la comisión, que aborda un tema que nos preocupa sustantivamente no solo desde la perspectiva de la extracción y comercialización ilegal del salmón, sino que también porque esto forma parte de

---

[5] Idem anterior.

un fenómeno que es aún mayor, cual es la extracción y comercialización de pesca ilegal o cultivo. A su vez, esto se enmarca en un fenómeno todavía mayor, que son algunas formas o un nuevo tipo de crimen organizado que se han ido generando a nivel mundial en torno a la actividad económica.

Voy a expresar tres ideas fuerza. En primer lugar, resaltar el rol económico de la actividad pesquera y acuícola; en segundo lugar, la situación de criminalidad, y, en tercer lugar, cómo el combate a la pesca y la acuicultura ilegal se vinculan con la agenda de seguridad.

En relación con el rol económico de la actividad pesquera y acuícola, debo enfatizar que estamos hablando de uno de los pilares de la economía chilena. Habitualmente, resalto que en materia pesquera somos la décima potencia mundial y el segundo productor de salmones a nivel del mundo. Para enmarcar que esto no solo es un problema específico de la actividad salmonera, en relación con la pesca y comercialización ilegal de la merluza, se estima que esta representa pérdidas en el orden de los 60 millones de dólares anuales. Asimismo, estimamos que la evasión tributaria derivada del robo de salmones puede alcanzar a alrededor de 80 millones de dólares al año. Entonces tenemos problemas de extracción y de comercialización ilegal que es necesario abordar. Somos el segundo productor mundial de salmones. La salmonicultura representa el 12 por ciento de las exportaciones no cobre, en términos de valor. Exportamos salmón congelado entero a Estados Unidos, Rusia, Corea, China y Japón. Solo en 2022 se generaron 8.800 millones de dólares en exportaciones del sector pesca y acuicultura, de los cuales 6.700 millones de dólares corresponden a exportaciones derivadas de la salmonicultura. Las cosechas de acuicultura de salmón en 2023 fueron un millón de toneladas y provienen -y es importante enfatizarlo- de 432 centros a lo largo del país y de 47 plantas elaboradoras de productos, sean frescos, refrigerados o congelados. Esta diversidad de centros y de plantas agrega complejidad al fenómeno que estamos analizando. Los precios de venta al consumidor fluctúan entre los 11.000 y los 18.000 pesos por kilo del recurso fresco y, por lo tanto, estamos hablando de un recurso con un valor muy significativo y que genera atracción para la actividad criminal.

Respecto a la situación de criminalidad asociada a la actividad, según el Índice Global de Crimen Organizado, entregado por la Global Initiative against Transnational Organized Crime (GITOC), que es partner de la Convención de Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos (UNTOC), en su lucha contra las drogas y el delito, Chile está situado en el lugar 86 a nivel mundial en cuanto a presencia de criminalidad organizada y 19 en el ranking de América en relación con el problema del crimen organizado. Si bien este fenómeno es a nivel global, y en estos rankings aparece una calificación muy por sobre nuestros vecinos, lo cierto es que

tenemos un problema activo y creciente, en consecuencia, necesitamos abordarlo con profundidad.

Los delitos contra el medio ambiente -esta es una forma de delito contra el medio ambiente, en particular, porque se trata de extracción y comercialización ilegal- son unos de los fenómenos más lucrativos en el mundo. Normalmente, responde a tres circunstancias específicas: marco regulatorio insuficiente; prevalencia de la sanción administrativa sobre la sanción penal, y una baja percepción del riesgo que conllevan estas actividades ilícitas. Es decir, se perciben como menos significativas que otras actividades ilícitas, se persiguen muchas veces administrativamente y no penalmente y se estructuran marcos regulatorios insuficientes en esta materia. Todo esto hace que las organizaciones criminales detecten esta falencia y vean una oportunidad de negocio muy rentable para la minería ilegal, para el robo de maderas, para la pesca ilegal, para el robo de especies marítimas, para el tráfico de especies protegidas vivas, flora y fauna y también para el tratamiento de residuos, todos crímenes asociados a la protección del medio ambiente. En Chile, en particular, sabemos que los delitos de robo de cobre, de madera y de salmón constituyen un problema específico que importa abordar.

Es importante considerar que este tipo de criminalidad no solo constituye un ilícito penal específico que hay que sancionar para reparar el mal que genera el ilícito, sino que también erosiona las instituciones. En este ámbito el crimen erosiona las instituciones públicas y la empresa privada. Normalmente se generan problemas de corrupción pública y privada asociados a esta actividad. Quien hace la vista gorda en un centro de engorda para permitir la salida del recurso, cuando muchas veces un funcionario deja pasar un camión, sin la debida fiscalización, son fenómenos que ocurren en diferentes instituciones. Da lo mismo si son uniformadas o civiles, da igual. Por lo tanto, esta criminalidad destruye instituciones y tiene que ser también abordada desde esa perspectiva, no solo desde la perspectiva de reparar el problema financiero que genera esa extracción.

Efectivamente, Chile enfrenta, como el resto del mundo, un nuevo tipo de criminalidad que corresponde a esta característica de crimen organizado y me parece necesario que se trabaje esta conversación en ese marco. Quiero destacar, especialmente, la perspectiva con que el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura ha avanzado en esta conversación. Estuve presente el 29 y 30 de noviembre, si mal no recuerdo, en una jornada realizada por Sernapesca, con la presencia de todos sus jefes jurídicos y directores regionales para conversar con especialistas del más alto nivel sobre el impacto del crimen organizado en la pesca y acuicultura. Hubo académicos expertos en criminología, expertos en combate al crimen organizado, y escuchamos exposiciones durante estos días, y vimos a los funcionarios que tienen

características de jefatura en el Sernapesca, recoger esos puntos de vista. Felicito a la directora por esa iniciativa.

Entre las estrategias que incluye la obtención de salmones de manera ilegal, están los robos a los centros de engorda, los robos en el tránsito desde el acopio a la planta, los robos del producto fresco refrigerado o congelado. Según estimaciones de la industria, se contabilizaron, entre 2018 y 2022, alrededor de 1.663 toneladas robadas. Sobre el vínculo que esto tiene entre combate a pesca ilegal y agenda de seguridad, el problema que tenemos es que el crimen organizado funciona de manera muy adaptativa, más adaptativa, con más velocidad del que tiene muchas veces la institucionalidad pública o las propias empresas privadas. Porque, al final, son ambos los responsables de reducir este ilícito. El rol de la industria, en este caso, es la seguridad privada, obviamente. Se ha señalado recién que un camión que transporta salmones -lo acaba de decir la industria- equivale a tres cajeros automáticos. El dinero de los cajeros automáticos se transporta en un camión Brinks o de otra empresa, con guardias, y hay una inversión asociada a lo que se está transportando. La seguridad privada cumple un rol también en esta materia.

La comercialización de productos con acceso a nivel local también cumple un rol, porque finalmente el salmón robado, ¿dónde termina vendiéndose? Termina vendiéndose en la feria y se hace de ese modo, porque también hay dificultades de acceso para una gran cantidad de consumidores respecto de un producto de estas características. También la política de comercialización hacia el sector masivo cumple un rol preventivo en estas materias, pero aquí estamos en presencia de un ilícito, y frente a los ilícitos también la autoridad pública debe tener un rol. En este caso, el rol de la autoridad pública es compartido por el Sernapesca, por la Armada, por Aduanas, por el Servicio de Impuestos Internos, por las Seremis de Salud, por la PDI, por Carabineros. Son muchas instituciones las que concurren en esta responsabilidad.

Tenemos delitos tributarios, económicos, aduaneros, de asociación ilícita, de robo de recurso, y delitos propios de la actividad pesquera y acuícola: tenemos delitos asociados a pesca furtiva, escape de peces, introducción de agentes contaminantes. La verdad es que es un cuadro mucho más global. Si hay algo en que los parlamentarios, el Ejecutivo y la industria compartimos, es que estamos en presencia de un fenómeno creciente, que es un fenómeno de crimen organizado y es un fenómeno que requiere no solo la coordinación intersectorial, sino un trabajo legislativo, administrativo y de la propia empresa privada para combatir el crecimiento de este ilícito.

- Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.[6]

La señora **Soledad Tapia Almonacid**, **directora nacional de Sernapesca**. Nuestra misión es contribuir a la sustentabilidad del sector, también a la protección de los recursos hidrobiológicos, su medio ambiente, con una fiscalización integral y promoviendo también el cumplimiento de normas, que es algo en que hoy estamos trabajando fuertemente. Pueden ver cuál es la cadena de valor, vale decir, cuál es el despliegue territorial que hacemos en torno al foco de la cadena de valor y el enfoque de riesgo. Están las naves industriales, están también los centros de cultivo. Todos ellos, a través de transporte de fiscalización, llegan a las comercializadoras, o algunos van a plantas elaboradoras, donde tenemos dos vías o dos caminos: lo que va a exportación, con 137 países de destino, más de 1.708 productos, 1.960 exportadores, donde tenemos 8,7 u 8.000 millones de dólares en precio FOB, que se va solamente en comercialización al extranjero. Si consideramos lo que es el consumo interno son 1.400 millones y la suma de ambos son 10.000 millones. Pero si ustedes se fijan, la acuicultura son 6.700 millones, solamente la acuicultura. El consumo per cápita es de 15,8 kilos por persona, lo cual también aún estamos muy por debajo de lo que se aspira llegar, que es por lo menos un promedio de 20 kilos por persona o por cabeza, que se le llama.

La salmonicultura, en general, es el segundo producto de exportación del país, y es la primera actividad económica en la macrozona sur austral, con más de 7.000 pequeñas y medianas empresas y más de 71.000 empleos, donde trabajan diversas personas. Esta parte es muy importante, porque dice relación con la fiscalización; vale decir, tenemos, por ejemplo, 94 pisciculturas, después esas pisciculturas que tienen los small pasan a ser siembra, donde pasa a engorda, que son 556 centros que están operando; de esos pasan a la cosecha, que son los centros de cosecha, y luego pasa a las plantas elaboradoras. Pero el foco normativo está en el ámbito sanitario-ambiental, que es lo que hace el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura en materias de acuicultura.

Entonces, después de pasar por las plantas elaboradoras, están las dos posibilidades: o se va a los mercados extranjeros, que es principalmente el foco de toda la industria del salmón, donde, como servicio, nosotros debemos velar por el cumplimiento en materias de inocuidad y certificación. Pero distinto es si se va al mercado de consumo interno, donde las facultades fiscalizadoras sanitarias están en la Seremi de Salud. En lo que es exportación, lo vemos nosotros, y debemos trabajar con laboratorios, en certificaciones, en diversas materias para ser garantes en los distintos mercados

---

[6] Idem anterior.

de destino. Una cosa es lo que nos dice el marco normativo, en cuanto a cómo va esta cadena de valor y, además, cómo vemos ahora lo que es la acreditación de origen o la trazabilidad. Entonces, cuando los centros de cultivo pasan a la siembra, después a los centros de engorda, luego a los centros de cosecha, propiamente tal, hay dos cosas que vemos: los certificados sanitarios de movimiento y los certificados de autorización de movimiento. Con eso tenemos la capacidad de determinar qué va pasando de un sector a otro, de una parte, de la cadena a otra.

Por último, se consignan los 39.708 eventos de abastecimiento de todas las plantas elaboradoras, desde donde gran parte de estos productos finalmente van a los mercados externos. Esa es la cadena y la materia o normativa.

Ahora, ¿qué estrategias y acciones ponemos en práctica? Primero, la estrategia nacional de fiscalización del servicio se enfoca en el riesgo, es decir, en las distintas conductas riesgosas de los agentes sectoriales. La estrategia contempla un plan nacional de fiscalización y la activación y el fortalecimiento de la Red Sustenta, la cual lidera el servicio, que es el que se encarga de la coordinación con otras instituciones para, justamente, generar una coordinación interinstitucional que nos permita ser mucho más eficientes. Además, hemos trabajado en el fortalecimiento para el combate al crimen organizado. En marzo activamos la Red Sustenta, en los primeros meses del 2023, y nuestro Plan Nacional de Fiscalización, cuyos distintos focos están de acuerdo al marco normativo y los riesgos. También la activación y fortalecimiento de Red Sustenta fue en marzo. Asimismo, tenemos capacitaciones conjuntas con la Armada, Carabineros y el Servicio de Impuestos Internos, entre otros, además de los actos administrativos que rigen nuestro actuar.

En relación con el fortalecimiento para el combate al crimen organizado, es importante señalar que la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura hizo una solicitud al ministerio correspondiente, al Ministerio del Interior y Seguridad Pública, para que, como servicio, pudiéramos ingresar a las mesas de trabajo contra el crimen organizado. La solicitud se presentó el primer semestre del 2023 y empezamos a participar a partir del segundo semestre de ese año, por ejemplo, en las regiones del Biobío y de Atacama, en las que ya hemos tenido algunos resultados. Además, hicimos un seminario de crimen organizado. ¿Por qué? Porque si bien el crimen organizado existe hace mucho tiempo, la forma en que se está dando hoy es distinta y hay que informar a nuestros fiscalizadores. Por ello organizamos este seminario al que trajimos a todos nuestros directores regionales, además de todos nuestros abogados y abogadas, y los equipos técnicos de las distintas subdirecciones. ¿Por qué? Porque debemos conocer qué es el crimen organizado, sus alcances y también hacer un análisis. De esto hubo varios productos que mostraré.

Respecto al Plan Nacional de Fiscalización, en acuicultura, nos encargamos de la fiscalización de la parte ambiental, del control de operación, de la prevención de los antibióticos, de la implementación del Reglamento de Acuicultura de Pequeña Escala y la vigilancia sanitaria de enfermedades exóticas y prevalentes de mayor impacto. Ese es el foco principal, que se divide en un foco de fiscalización ambiental, en el que uno habla de escape de peces, de los informes medioambientales para determinar si están las condiciones aeróbicas en los distintos centros, la fiscalización de los desechos y la mortalidad masiva. También están los focos de fiscalización sanitaria y operacional, como la prevención del ingreso y la diseminación de enfermedades exóticas; prevención de la resistencia antimicrobiana, que se llama RAM; análisis u operación en las concesiones; control de los proyectos de acuerdo a las resoluciones de calificación ambiental, y la implementación del Registro Nacional de Acuicultura. Además, tenemos un Programa Especial de Fiscalización Acuícola en Áreas Silvestres Protegidas, que empezamos el año recién pasado.

En cuanto a los resultados, en marzo de cada año debemos rendir cuentas, de acuerdo a la normativa pesquera, de las acciones de fiscalización y los resultados y hallazgos. Están nuestros resultados del 2022 y del 2023 a noviembre. Todavía estamos consolidando la información, pero se trata de lo que les dije anteriormente, vale decir, de los focos que tiene la normativa respecto de los que el servicio ha planteado la fiscalización. En el marco del Plan Nacional de Fiscalización, hacemos controles carreteros, implementamos barreras sanitarias y realizamos controles en las distintas cadenas, por ejemplo, en la de comercialización al consumo en las ferias y los restaurantes, y también en los supermercados, entre otros lugares. Solo el 2023 se han detectado 11,7 toneladas de salmones ilegales. Por ejemplo, se incautaron más de 6 toneladas de salmón y trucha ilegal en La Araucanía, que fueron detectadas cuando iban en camino hacia la Región del Biobío, y, hace poco, Salmones Camanchaca sufrió un sabotaje, lo cual también ocurrió a principios del año pasado.

Volviendo a Estrategia y Acciones, tenemos la Red Sustenta, el Plan Nacional de Fiscalización, la activación de la Red Sustenta y el fortalecimiento para el combate al crimen organizado. Respecto de los resultados del Seminario de Crimen Organizado, tenemos un documento de resumen, análisis, conclusiones y desafíos que vamos a poner a disposición de todos ustedes. En dicho encuentro, fuimos orientados por especialistas del área, por ejemplo, académicos, pero también de la parte práctica, del Ministerio Público, que fue muy importante. Además, participaron otras instituciones que estudian materias de crimen organizado en otros modelos. Gracias al seminario, llegamos a la conclusión de que los factores facilitadores del crimen organizado sí existen, dado todos los factores que se consignan en la presentación: debilidad institucional, a veces falta de coordinación, temas legales, trazabilidad, vulnerabilidad social y conflicto.

También tenemos herramientas del crimen organizado en pesca y acuicultura. Hay infraestructura, como los puertos. Esta el caso de las machas, en Coquimbo; el caso de las algas, las áreas de manejo. Se trata de un tema muy complejo y que se repite no solo en pesca, sino también en acuicultura. También tecnología avanzada y servicios financieros. ¿Cómo seguimos el dinero? El Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura no tiene esa facultad ni tampoco lo hace, pero podemos entregar información a aquellos que sí lo hacen. ¿Por qué? Porque debemos investigar las asociaciones ilícitas; es ahí donde se constituye el crimen organizado.

Para finalizar, algunas conclusiones y reflexiones. El crimen organizado, sin lugar a dudas, es un fenómeno de alta complejidad; no puede solo ser abordado por una o dos instituciones, sino que debe existir coordinación con el Ministerio de Interior y Seguridad Pública, y las delegaciones presidenciales, con mirada de territorialidad, porque es fundamental que sea abordado de acuerdo a las distintas realidades regionales. Hay un fortalecimiento de la Red Sustenta que debe continuar y el desarrollo de perfiles del crimen organizado. Además, debemos establecer una agenda en conjunto con otras instituciones. Los sistemas de integridad en los servicios públicos son fundamentales. Nosotros estamos fortaleciendo nuestro sistema de integridad. También tenemos una unidad de inteligencia que debe abarcar una transversalidad no solo en materias de pesca. Asimismo, debemos mejorar la confianza ciudadana en nuestro rol fiscalizador, por ejemplo, acercándonos a las caletas o mediante la promoción del cumplimiento.

Respecto a los desafíos y la ruta a seguir, que es una propuesta nuestra, consideramos que para abordar la materia debemos contar con una estrategia, sin lugar a dudas, colaborativa, que considere la complejidad del crimen organizado para combatir los mercados ilegales. Debemos fortalecer los mercados legales, desalentando el mercado ilegal en las cadenas de valor, mejorando la transparencia. También es muy importante la trazabilidad. Del mismo modo, debemos fortalecer nuestro rol fiscalizador fortaleciendo la inteligencia al interior de los servicios, mediante el fortalecimiento interno, con las redes de coordinación con los distintos servicios y la misma industria, y las miradas regionales y locales. No hay que olvidar que se trata de un problema complejo no solo relativo al salmón, sino también a las algas pardas, las machas, a los robos en las áreas de manejo y al robo de salmones, entre otros muchos fenómenos. También debemos fortalecer la trazabilidad. Por ejemplo, hemos fortalecido los mercados de la pesca legal a través de buenas prácticas, de códigos QR, implementando tecnologías que nos permiten la trazabilidad de los productos pesqueros y la rastreabilidad de los mimos.

El señor **González, don Mauro (Presidente).-** Directora, se ha hablado mucho de la fiscalización, del crimen organizado, pero hoy, en la

práctica, al materializar la teoría, cuando fiscalizan, cuando encuentran un camión con salmones, ya sean de exportación o de mortalidad, ¿saben de dónde viene ese salmón y a dónde va? ¿Se puede conocer? ¿Se está haciendo la acreditación de origen legal del producto, como se hace con otros recursos de mar o no?

El señor **Schubert**.- El subsecretario habló de que había que atender la comercialización en las ferias por parte de la industria. No entendí lo que quiso decir y quiero que me explique. Doña Soledad, ¿qué pasa con el robo en ríos? Aunque entiendo que dicho robo no es tan relevante para la industria y, en cifras, probablemente es menor, en la Araucanía -que yo represento- tenemos varias ciudades costeras donde la pesca recreativa, principalmente del Chinook, es superimportante no solo para quien presta servicios de pesca, sino para todo el pueblo, porque el sustento de muchos de ellos está en la industria del alojamiento, la alimentación, guías turísticos, etcétera, y ese tipo de robo está ocurriendo a vista y paciencia de todos. La pregunta es qué perfil tienen, por ejemplo, los fiscalizadores que controlan en carretera a los camiones y las facturas. ¿Tienen realmente la capacidad de identificar una factura falsa o de contrastarla y ver, como decía aquí el subsecretario, que una misma se utiliza varias veces? Otra cosa que quiero saber es si esta fiscalización, según riesgo, está focalizada en los ríos, porque, por la información que tengo, es absolutamente insuficiente y roban a vista y paciencia de todo el mundo; se instalan, pistola en mano, con camioneta grande o con camión, y echan salmones arriba, lo cual está matando esa industria, porque son muy pocas las especies que van quedando, y esa industria realmente es importante para todas esas ciudades. Ese punto, que es tan relevante, no fue mencionado en las exposiciones de ustedes. Tal vez, en cifras de millones de dólares, no es tan importante; pero, a la larga, vamos a matar a los pueblos que viven de la pesca recreativa.

La señora **Tapia, doña Soledad (directora nacional de Sernapesca).-** En relación con la acreditación de origen legal, hay que hacer una distinción. Se distingue la acreditación de origen legal para los recursos pesqueros de origen de la pesca artesanal y la industrial, principalmente de la pesca artesanal, donde hay una acreditación de origen electrónica. Hace seis o siete años eso no existía, pero esta acreditación de origen también, en algún momento, la tuvo el sector de la salmonicultura. Sin embargo, ellos mismos solicitaron, porque se atrasaban muchas veces las exportaciones y había una serie de problemas que se generaban, que, por favor, se sacara, porque de todas maneras nosotros teníamos la otra acreditación, que es la que les mostré. En el fondo, la acreditación de cuánto entra en cada una de las partes de la cadena de logística de valor y después, finalmente, cuando se va a exportación.

Nosotros tenemos toda esa trazabilidad, pero, el problema se produce cuando hay robos, por ejemplo, de los camiones, porque ya exceden

nuestras funciones, porque pasa a ser un delito de otra índole. Además, ahí justamente, por ejemplo, si un fiscalizador nuestro detuviera a un camión de estos, podría detectar que es ilegal, pero si viene con la documentación en orden, no lo va a poder detectar. Ahora bien, si no viniera con esa documentación, ahí lo podríamos detectar. De hecho, hemos detectado camiones que venían sin acreditación de origen legal, considerando acreditación de origen legal, documentos que me prueben cuál es la trazabilidad, es decir, de dónde viene y hacia dónde va, en el sentido de que está en la legalidad de las materias administrativas de la pesca y la acuicultura. Eso lo podemos detectar. También lo podemos pesquisar en las ferias, pero, el problema es que en estas no tenemos facultades sanitarias, sino solo la Seremi de Salud. Es muy necesario trabajar coordinadamente. Por eso, cuando vamos, no solo vamos.

Debate y consultas al interior de la Comisión**.**

El señor **González, don Mauro (Presidente).-** Señora directora, ¿existe algún sistema, por ejemplo, digital o electrónico con el que ustedes puedan hacer seguimiento a una carga de exportación que salga de la planta de procesos, que tenga como destino los puertos del Biobío o el aeropuerto?

La señora **Tapia, doña Soledad (directora nacional de Sernapesca)**.- No.

El señor **González, don Mauro (Presidente)**.- O sea, para ser más claros, actualmente no tenemos cómo hacer una trazabilidad, es decir, no tenemos cómo determinar de dónde viene este recurso, hacia dónde va ni tampoco saber de quién es propiedad. Entonces, ¿cómo se podría subsanar eso?

La señora **Tapia, doña Soledad (directora nacional de Sernapesca)**.- Eso lo podríamos subsanar un poco, como dijo también el diputado acá, a través de determinadas tecnologías. En el fondo, podríamos hacer rastreabilidad, porque una cosa es que yo sepa, por ejemplo, si tengo un camión, si trae la documentación legal; pero, si no la trae, no podría saber de dónde viene, a no ser que tuviera un chip o un código, por ejemplo, QR, que me permita con un celular identificar, fácilmente, de dónde viene y, si me roban un camión, la industria podría informar e inmediatamente se activarían las alarmas, porque cualquier fiscalizador sabría que si detecta un camión con esas características o con documentación que está anulada, podría determinar que fue robado. Nosotros podríamos hacer eso, pero, para ello, se requiere inversión por parte del Estado, porque hoy día no está pensado para eso, ya que la certificación va hacia la exportación principalmente, donde sí tenemos la trazabilidad respecto de dónde viene y hacia dónde va, y Aduanas también tiene todos esos valores. Sin embargo, si quiero saber, como usted dice, en cualquier momento dónde está un

camión, no es como con las naves pesqueras, porque estas tienen GPS o un posicionador satelital que me permiten saber dónde están o dónde van.

El señor **González, don Mauro (Presidente).-** Para cerrar el punto, directora. Actualmente, más que el camión, el recurso, ese salmón, que puede pertenecer a equis empresa, si se sorprende o es robado no hay cómo saber de quién es. Hoy día pasa eso.

La señora **Tapia, doña Soledad (directora nacional de Sernapesca)**.- Podría saber, por ejemplo, si es robado, pero no de quién es.

El señor **González, don Mauro (Presidente)**.- Entonces, no hay trazabilidad.

La señora **Tapia, doña Soledad (directora nacional de Sernapesca)**.- No, respecto de esa parte, no.

El señor **González, don Mauro (Presidente).-** Eso que quede claro. Ahora, ¿hay una posibilidad de que el servicio público, que el Sernapesca junto con la industria, en una alianza público-privada, pueda trabajar, pueda tener acercamientos para tener esa trazabilidad? Porque el problema, el diagnóstico, ya lo tenemos y la idea es buscar una solución, y creo que esta comisión es una herramienta eficaz para propiciarlo y para saber cuánto cuesta.

El señor **Schubert**.- Si el robo es tan grande y estamos hablando de tantos millones de dólares, la inversión, yo creo, está siendo muy menor. O sea, probablemente es muy inferior a la cantidad de salmones que están robando. Por lo tanto, probablemente la industria está disponible también para subsanar eso.

El señor **Salas (subsecretario de Pesca y Acuicultura)**.- Brevemente quiero decir que se esperaría que uno de los resultados de esta comisión sea la capacidad de articular un enfoque ejecutivo, legislativo, incluso con completa transparencia, incluso coordinándose con el sector privado, para generar una propuesta en esa línea. El propio Sernapesca ha construido una propuesta al respecto y nosotros les hemos pedido que esperemos el trabajo de esta comisión antes de hacer una formulación, para poder integrar enfoques y no tener acciones independientes respecto de esta materia. En definitiva, vamos a estar atentos para poder enriquecer la propuesta que ya ha ido elaborando el Sernapesca en esta materia.

Pero, quiero responder a la pregunta del diputado Schubert, que me parece muy importante. Él preguntó por qué en la conversación uno no atiende también a las necesidades de las demandas. Fíjense que una de las características que tiene la extracción ilegal, y que todos compartimos, es que el salmón ilegal no se vende más barato; se vende al mismo precio que el salmón

legal. En toda comercialización ilegal siempre hay un problema de oferta y demanda. Por tanto, hay que combatir la oferta y hay que satisfacer la demanda. Combatir la oferta significa que tenemos que fiscalizar la extracción ilegal, fiscalizar el transporte ilegal. Satisfacer la demanda significa que los comercializadores y los consumidores finales deben tener acceso al recurso al mismo valor al que lo van a comercializar, sino habrá un problema de precio.

Probablemente, hay una capilaridad que todavía falta desarrollar en la comercialización del producto salmón a nivel nacional; es decir, si se vende a ese mismo precio, posiblemente hay demanda para comprarlo a ese mismo precio, que todavía no se ha construido a nivel nacional en toda la estructura para todas las comunidades. Entonces, el traficante aquí ve una oportunidad de negocio; le llega a vender a un comerciante que no tiene acceso a ese producto, y eso es algo que hay que intentar resolver.

El señor **González, don Mauro**.- Quiero pedir que trabajen algún tipo de propuesta para poder subsanar, porque si hay algo que quedó claro hoy es que no existe una acreditación de origen legal, no hay una trazabilidad, y ahí tenemos un problema complejo para la fiscalización, para hacer seguimiento a ese producto que, actualmente, de manera ilegal puede estar llegando a muchas familias de nuestro país. Entonces, sería importante que trabajen en ello. También hacemos un llamado público a la industria para lograr esos acercamientos porque, en definitiva, como dijo el diputado Schubert, tenemos que determinar cuánto cuesta armar, por ejemplo, un programa, un plan piloto o algo. Es fundamental que, así como se hace una acreditación de origen legal, una trazabilidad a otros productos pesqueros, también exista una trazabilidad al recurso del salmón, porque tiene un riesgo sanitario importante.

El señor **Schubert**.- Queda pendiente mi consulta sobre la Región de Los Ríos.

La señora **Tapia, doña Soledad (directora nacional de Sernapesca).-** Enfocamos nuestra exposición en la salmonicultura, no en la pesca recreativa. Tenemos un plan especial de fiscalización de pesca recreativa y hemos realizado, por ejemplo, trabajos con gobiernos regionales, quienes nos entregan fondos para hacer mejores fiscalizaciones. Podemos preparar un documento, porque ese es un tema que, si bien no lo abordamos acá, lo tenemos.

* * * * *

- Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar.[7]

Contraalmirante Nelson Saavedra, **director nacional de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de la Armada de Chile**. Expondré sobre las acciones que realiza la policía marítima, dentro del ámbito de su competencia, para la prevención, detección y persecución del ilícito, que es objeto de esta comisión investigadora. Esta solicitud se basa en los cerca de 37 robos de camiones que transportaban salmón con destino a distintos lugares para su comercialización. En ese orden de cosas, la policía marítima -dependiente de la Armada de Chile- tiene un papel relevante dentro de esta extensa área de responsabilidad para prevenir la comisión de este tipo de ilícitos, reprimirlos cuando se estén cometiendo y, finalmente, investigarlos como una policía auxiliar y especializada del Ministerio Público. La autoridad marítima cuenta con 8 ámbitos de acción, como se presentan en pantalla. Uno de ellos es la policía marítima, segunda de la columna de la izquierda y que está enmarcada en esta exposición.

A modo de contextualizar, el decreto con fuerza de ley N° 292, de 1953, ley orgánica de la Directemar, junto con fijar la jurisdicción de la policía marítima, le entrega la tarea de ejercer en esa área de responsabilidad y dar cumplimiento a las instrucciones que impartan los fiscales como, por ejemplo, las órdenes de investigación que emanan del Ministerio Público, como también ejecutar las actuaciones autónomas que el Código Procesal Penal dispone a las policías, a fin de ser realizadas sin orden previa, dentro de su área de responsabilidad. Por otra parte, existe la Ley de Navegación, decreto ley N° 2.222, de 1978, que otorga a la policía marítima el carácter de fuerza pública, ministro de fe y el control de las normas nacionales vigentes para fiscalizar.

Respecto del área en que podemos referenciar estos ilícitos, resulta necesario señalar que, entre las regiones de Los Lagos y Aysén, la Directemar cuenta con tres gobernaciones marítimas: Puerto Montt, Castro y Aysén, cada una con jurisdicción independiente, subordinadas a la Comandancia en Jefe de la Quinta Zona Naval. En dicha área, existe un total de 278 centros de cultivo de salmones operando, acumulando un total aproximado de más de 412.000 toneladas de biomasa, es decir, el peso total de salmones en el agua. A modo de ejemplo, un salmón aproximadamente pesa 4,5 kilogramos y se cosecha después de 12 a 14 meses.

Para cumplir nuestra función fiscalizadora, contamos con lanchas patrulleras, con diferentes capacidades y personal distribuido en las gobernaciones marítimas, capitanías de puerto y alcaldías de mar, que realizan

---

[7] Sesión 4a, celebrada en martes 16 de enero de 2024, de 08:30 a 10:00 horas.

una serie de actividades en materia de fiscalización de normas marítimas, mantención y operación de señalización marítima, búsqueda y salvamento, apoyo a localidades aisladas, evacuaciones médicas, deportes náuticos y buceo, entre múltiples funciones, y en el rol de prevención del delito, en la costa y en el mar, para desincentivar y combatir las actividades ilícitas que ahí se cometen, además de las actividades investigativas, las que son dirigidas por el Ministerio Público. Además, en esta área y en concordancia con la política nacional en la materia, el consejo regional contra el crimen organizado de la Región de Los Lagos efectúa una priorización de los delitos que deben ser perseguidos. Por ello, se han dispuesto todos los esfuerzos para que, en conjunto con otros organismos competentes, se pueda hacer frente a delitos tales como: trata de personas, delitos económicos, pesca ilegal y sus delitos conexos, es decir, la comercialización ilegal.

En cuanto a los delitos que afectan a la industria del salmón, dentro de la jurisdicción de la autoridad marítima, si bien nuestra legislación no contempla una codificación específica respecto del robo de salmones, pueden ser enmarcados dentro de las siguientes conductas penales existentes. Es preciso indicar que el robo de salmón es un delito contra la propiedad, es decir, el actuar de la policía marítima se encuentra supeditado a la existencia de una orden de autoridad competente -Ministerio Público- salvo en aquellos casos en que se pueda proceder sin orden previa, conforme la legislación vigente, artículo 83 del Código Procesal Penal. Por lo tanto, los tipos penales a los cuales se asocia este delito son los que contempla el Código Penal: artículo 432, robo en lugar habitado (centro de cultivo), y artículo 456 bis A, receptación de especies, esto es, transporte sin acreditar el origen o la propiedad.

Lo que es la codificación penal, en lo que es prevención y detección del delito con la finalidad de desincentivar y desbaratar el delito que afecta a la propiedad privada y a la salud pública, la policía marítima efectuada diversos patrullajes destinados a prevenir o detectar delitos. Entre 2019 y 2023, se efectuaron en patrullajes marítimos -como aparece en pantalla- 11.559 horas, realizados por unidades marítimas dependientes de las jurisdicciones marítimas ya mencionadas. Es decir, más o menos 100 días de operación en la mar directamente. Los patrullajes terrestres bordean los 13.500 horas de operación, también son realizadas por personal de la policía marítima, tanto en sectores costeros en los puntos de embarco y desembarco de este recurso, con un promedio mensual de más o menos 20 patrullajes. De estos patrullajes surgieron los siguientes resultados: el total de salmón incautado de origen ilícito, en este período, supera las 84 toneladas y un total de 46 detenidos por el delito de receptación de dicho recurso. De las denuncias recibidas, se puede apreciar una estadística de los últimos 5 años respecto de las denuncias recibidas en cada jurisdicción sobre los delitos de robo de salmón. Este bajo número de denuncias de los afectados o de terceros en conocimiento del hecho o del modo de operar

imposibilita iniciar acciones penales tanto de la policía marítima como del órgano persecutor. Se detalla la cantidad total de salmón incautado en diversos procedimientos, ejecutados de 2019 a la fecha, alcanzando sobre las 84 toneladas. Estas cifras se obtienen del trabajo preventivo e investigativo que realiza la policía marítima, que podría tener mejores resultados si las denuncias fueran acompañadas de los medios probatorios suficientes que permitan vincular tanto a las embarcaciones como a las personas con los robos que se materializan.

Voy a hablar sobre dos principales procedimientos. El primero es Chacao, que fue el 25 de octubre del año pasado. Fue una vigilancia discreta. Posterior a una vigilancia discreta y la participación de diversos medios materiales y humanos, se pudo conocer el modo de operar de una organización criminal que se dedicaba a robo de salmones desde los centros de cultivo, logrando interceptar a un camión, en la rampa de Chacao, el cual transportaba 5,7 toneladas de salmón de origen ilícito. Junto con la carga, se incautó el camión utilizado para el transporte, todo ello avaluado en más de 79 millones de pesos, además de la detención de tres personas por el delito de receptación. En segundo lugar, respecto a la Operación Salar, amparado por una orden de investigar, emanada por la fiscalía de focos del Ministerio Público de Puerto Montt y empleando técnicas investigativas que la legislación chilena permite a las policías, se logró desbaratar una organización criminal que se dedicaba al robo de salmones desde los centros de cultivo. En una operación especial de la Policía Marítima desarrollada en mar y en tierra, interceptando la embarcación que habitualmente operaba y que estaba vinculada con el robo de salmones, se detuvo a sus seis tripulantes y se incautó 7,5 toneladas de salmón. Esto fue en el área del golfo Corcovado, al sur de Quellón. Paralelamente en tierra, apoyados por personal del OS-9 de Carabineros, se efectuó la entrada y el registro a dos domicilios, uno de ellos en Quellón y el otro en Dalcahue, donde se realizaban delitos conexos en torno al robo de salmones, tales como procesamiento y envasado de la especie para su posterior comercialización. Además, en la misma diligencia se efectuó la incautación de dos armas de fuego. Asimismo, frente a dichas acciones que afectan la salud pública, el capitán de puerto de Quellón denunció la situación a la autoridad sanitaria respectiva, como también ante el Servicio de Impuestos Internos. Esta operación especial de la Policía Marítima trajo como resultado siete personas detenidas, la incautación de 7,5 toneladas de salmón y la incautación de cuatro vehículos y de una embarcación que eran utilizados en este ilícito. Lo anterior fue avaluado en más de 180 millones de pesos.

Estas dos importantes actuaciones realizadas durante el año pasado fueron producto de la actividad investigativa de la Policía Marítima, en conjunto con la fiscalía de focos, vinculando a los imputados con otros eventos que no habían sido denunciados, evidenciándose que esta organización poseía los medios humanos y materiales para asegurar el delito y quedar en la

impunidad. En esta operación participaron más de 40 efectivos de la Armada de Chile, cuatro patrulleras marítimas, una aeronave y la cooperación de personal del OS-9 de Carabineros, que apoyó la intervención en los domicilios en tierra.

Por último, se presentan las conclusiones. Si bien existe un conocimiento respecto del robo de salmones desde los centros de cultivo ubicados en las regiones de Los Lagos y de Aysén, no se reciben las respectivas denuncias por parte de los afectados ni de terceros en conocimiento de los hechos que permitan iniciar la persecución penal correspondiente o focalizar el esfuerzo de los patrullajes marítimos, costeros o aéreos a los lugares donde se están cometiendo estos actos para ser desincentivados o combatidos. La autoridad marítima, consciente de la problemática, efectúa diversos patrullajes preventivos, lo que ha permitido desbaratar organizaciones criminales destinadas al robo de salmón, viéndose esto reflejado en los procedimientos policiales ejecutados en 2023, con la detención de diez personas y la incautación de 13,3 toneladas de salmones, cinco vehículos, una embarcación, los cuales fueron avaluados en más de 260 millones de pesos. Finalmente, el robo de salmón es un ilícito atractivo por las eventuales ganancias que podría significar. A modo de ejemplo, un camión con madera alcanza una cifra aproximada de ocho millones de pesos, mientras que el mismo vehículo cargado con salmón está avaluado en un monto que bordea los 200 millones de pesos.

Consultas al interior de la Comisión.

El señor **BÓRQUEZ**.- Me quedó en la retina que no hay denuncias. Sé que La Armada tiene restricciones en temas de combustible. En ese sentido, si se hacen más denuncias y tienen que llegar a los lugares más apartados del archipiélago de Chiloé, ¿La Armada tiene la capacidad de ir a fiscalizar a todos los lugares donde haya denuncias? Me llamó la atención una tabla que ustedes entregaron, en la cual se indica que en 2021 se incautaron 34.137 kilos de salmón y en 2022 las incautaciones bajaron a 605 kilos. ¿Eso se debió a la pandemia, a que el salmón estaba chico o a que no estaban los recursos en La Armada? ¿Qué hizo bajar de más de 34.000 a 605 kilos? ¿Por qué digo esto? Porque cuando estoy en terreno, me dicen que La Armada tiene restricciones de combustible. Por lo tanto, cuando se hace una solicitud se informa que hay un ítem de combustible, pero que no tienen los recursos para realizar todas las fiscalizaciones. ¿Eso es efectivo? Si hay más denuncias, ¿tendremos capacidad para fiscalizar? También, vi un cuadro donde se indicaba que había 22 funcionarios de la Policía Marítima. ¿Ellos son suficientes? ¿Habrá una solicitud para más funcionarios? En caso de haber más denuncias, ¿tenemos la capacidad de fiscalizar como corresponde? Por otro lado, cuando se incauta la especie, ¿a dónde llega? ¿Se sigue comercializando? ¿Se va a un vertedero? ¿Ese vertedero es industrial? Si es industrial, ¿quién paga esos costos? ¿A dónde se llega con el salmón incautado? Felicito a la fiscalía y a La Armada, porque hicieron un trabajo

muy bueno en Chiloé el año pasado con la incautación de especies; me parece que eso fue específicamente en Quellón. Entonces, ¿cuál es el procedimiento posterior a que la especie es incautada?

La señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- Me quedé con la idea de que hacen 20 patrullajes al mes. Me gustaría saber en qué sectores los realizan y cómo se distribuyen esos patrullajes. Después, también se dijo que hay un bajo número de denuncias –en la exposición quedó en evidencia–. Además, me sumo a lo dicho por el diputado Bórquez, en el sentido de que, en un año, se aprecian muchas, y en el otro, son muy pocas; es decir, no es parejo. ¿Cuáles son las razones para que no haya suficientes denuncias, y si los robos son cuantiosos cuando se hacen las denuncias, o son por otros motivos? ¿Dónde ocurren estos robos: en los caminos o en los centros de cultivo? Entiendo que los centros de cultivo quedan mar adentro y, tal vez, esa es la dificultad.

El señor **LILAYU**.- En el problema de los salmones confluyen dos aristas que debemos considerar. Una, es la parte delincuencial, en cuyo combate La Armada lo está haciendo muy bien, y estoy seguro de que lo seguirá haciendo así, y el otro aspecto es la salud pública. Al respecto, lo que sabemos de la delincuencia es que la gente no denuncia esto. Tal vez pueda contestar con esto a la colega diputada. No se hace la denuncia, porque la gente dice: “¿Para qué voy a denunciar si esto queda acá y no pasa nada?”. Entonces, lo que considero que sí es importante, y ahí va la pregunta al señor vicealmirante, es si existe la denuncia activa. Como este también es un problema de salud pública, la gente come salmón, porque estamos hablando de eso, un salmón que está en malas condiciones se va a enfermar, porque hay un problema de salud pública. En ese sentido, ignoro si existe una denuncia activa a nivel de los servicios de urgencia de los hospitales, a nivel de las Seremis de Salud, en la cual hay una coordinación mucho más estricta, y en eso, evidentemente, dice yo compré esto en tal parte, y ahí inmediatamente iniciar una investigación. No hay que olvidar la parte de salud pública; ese es el tema. De hecho, por lo que tengo entendido, esta comisión nace de un programa de televisión, que fue profusamente activo en cómo se veía la calidad del salmón que se vendía en todos lados, como Angelmó, en que mucha gente se enfermó. ¿Existe una coordinación con La Armada o con los estamentos en relación con la salud pública?

El señor **BERGER**.- Estamos hablando de esta situación y se constituyó esta comisión investigadora, porque quienes intervienen o participan en los ilícitos, especialmente en el rubro del salmón, en los distintos procesos, en el mar, en tierra y también en otros procesos que vienen a continuación, no son niños de pecho, sino prácticamente bandas organizadas que intervienen en esta actividad. Si esa hipótesis es cierta, por supuesto, debe existir una muy buena coordinación o consonancia entre los actores importantes que debieran intervenir

en estos procesos, llámese La Armada, llámese las policías –Carabineros, Investigaciones–, la Fiscalía, la Seremi de Salud, etcétera, para, de alguna forma, identificar y detener a estas bandas que cometen estos ilícitos. Sería bueno saber si existe**,** o cómo lo sienten ustedes, esa consonancia, esa participación conjunta de estos entes, y también con el Servicio de Impuestos Internos. Además, La Armada, a través de Directemar, es la institución que fiscaliza y controla lo que acontece al interior del mar territorial, y me gustaría saber si ustedes creen que cuentan con las herramientas o los recursos suficientes, tanto humanos como de equipamiento, para hacer una labor eficiente en materia de control y fiscalización dentro de la jurisdicción que les corresponde. En primer lugar, si ustedes, como Armada, a través de Directemar, cuentan con las herramientas necesarias, tanto humanas como de equipamiento, y segundo, como señalé al comienzo, si existe una mancomunión, una relación efectiva de trabajo entre los organismos que, de alguna forma, deben hacerle el "paralé" a estas bandas organizadas. Como les dije, ustedes, como Armada, a través de Directemar, también las policías, lo mismo que la Fiscalía, la Seremi de Salud de la respectiva jurisdicción, y, por último, el Servicio de Impuestos Internos, que también es un ente relevante en este tema.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- Consultar al vicealmirante si considera suficiente la regulación jurídica que tiene hoy, puesto que el DFL N° 292, del Ministerio de Hacienda, fue actualizado por última vez en 2002? ¿Ustedes consideran suficiente la regulación que hoy tienen o debería cambiarse este decreto con fuerza de ley?

Respuestas a las consultas formuladas.

Vicealmirante Fernando Cabrera, director general del Territorio Marítimo y Marina Mercante.[8] La primera, sobre cuando finaliza un procedimiento se hace un oficio dirigido al Ministerio Público y, al término del juicio, las embarcaciones, los vehículos –autos, camiones, etcétera– son confiscados a sus dueños y quedan en poder del fiscal o de la policía, mientras se está ejecutando el juicio.

En cuanto a la segunda consulta, creemos que la denuncia por parte de las personas que trabajan en los centros de cultivo y de toda la cadena, que están bastante aisladas y en lugares muy inhóspitos, quizás no se hace porque lo desconocen o por temor de informar cuando las embarcaciones llegan rápidamente al sector. Normalmente, estos hechos ocurren en horarios después del ocaso, sin luz; existen cámaras instaladas por los dueños; por lo tanto, son los primeros juicios que nosotros hacemos cuando efectuamos las

[8] Idem anterior.

investigaciones y cuando, finalmente –sabemos–, llegamos bastante tarde, porque esta denuncia no llega a tiempo.

Respecto de si existe una "*expertise*" de la fiscalía de focos, sin duda, ha sido así. Con las pocas denuncias que hemos recibido, con la PDI y Carabineros, en un trabajo conjunto en operativos policiales en Puerto Montt, en Castro y en Aysén, hay una coordinación, diría semanal, respecto de este tipo de ilícitos, que ha ido incrementándose. Hace 18 años fui capitán de Puerto en Maullín, y en ese momento estaba la guerra del loco y de la luga, y solo disponía de una camioneta y de cinco a seis personas, lo que en la actualidad se ha triplicado.

Referente a la consulta sobre la ley orgánica, hoy existe un proyecto de ley que va a aumentar –estamos esperando que así sea– la cantidad de personas, tanto oficiales como gente de mar, de 125 y 500 personas, respectivamente, para poder estar más presente en cada uno de los lugares donde la autoridad marítima fiscaliza, y ser siempre colaboradores con el resto de las policías, la PDI o Carabineros, en esos lugares bastante inhóspitos, como es la zona de Aysén y entre los lagos.

En cuanto a si hemos tenido alguna información de que nuestro personal se haya visto involucrado en algún tipo de ilícito o haya escondido alguna información, no hemos tenido ningún antecedente al respecto.

Quienes forman parte de nuestro personal, tanto en Puerto Montt y Castro como en Aysén -lo digo como especialista litoral, ya que me tocó estar allá aproximadamente ocho años de mi carrera, tanto embarcado como en tierra-, tienen una permanencia en sus funciones y duran en sus cargos entre tres y cuatros años. Por lo tanto, también hay una rotación de los mandos; vale decir, de los gobernadores marítimos y los capitanes de puerto.

Normalmente, cuando uno ha sido capitán de puerto y llega al grado de gobernador marítimo, ya tiene experiencia en las rampas. Estoy hablando de Quellón, Melinka, Puerto Montt, Chacabuco y otros lugares, donde contamos con el conocimiento de los comandantes de las unidades encargadas del patrullaje y con el control del mando operativo, que, en este caso, es el comandante en jefe de la Quinta Zona Naval.

Con respecto a lo que decía el señor diputado, efectivamente, hubo una baja en la cantidad de decomisos o de incautaciones, debido a las denuncias. Nuestras patrulleras, tanto las unidades marítimas de la Directemar como los buques, permanentemente cumplen funciones de fiscalización, pero, como ustedes saben, las regiones de Los Lagos y de Aysén son extensas, razón por la cual tenemos a cargo más de 270 centros de cultivo.

Lamentablemente, no podemos estar en cada uno de los fiordos, así que esa baja la atribuimos directamente a la falta de denuncias.

Cuando nuestro personal sale a navegar, se encarga de los faros, y, como ustedes saben, también cumplimos una labor desde el punto de vista de brindar apoyo a la salud con el buque Cirujano Videla.

Todos los buques que navegan, así como las aeronaves que sobrevuelan estas áreas, siempre están con la tarea de fiscalizar. En consecuencia, como señalé, atribuimos que esta disminución en el número de incautaciones pasa por las pocas denuncias que ha habido por parte de la industria.

En cuanto al destino de las incautaciones, estas son ordenadas por el fiscal y el magistrado del tribunal civil, y pasan a vertedero industrial, previo análisis de la autoridad sanitaria. En otros casos, quedan bajo la custodia del infractor, quien para comercializar debe pedir una autorización al magistrado del tribunal civil.

Respecto de los veinte patrullajes distribuidos, cuando uno habla de muchas horas de fiscalización, cuesta dar cifras mensuales o anuales. Ahora bien, estos veinte patrullajes representan un resumen, por la cantidad de comunidades y puertos que tienen a cargo las gobernaciones marítimas de Puerto Aysén, Castro y Puerto Montt.

Son veinte patrullajes al mes, en un resumen total. Melinka tiene su cantidad de gente, al igual que Puerto Aguirre, Quellón y el resto de las unidades. Por lo tanto, hacemos un gran resumen, que son estos veinte patrullajes al mes, dedicados directamente al control de la industria del salmón. Cuando planteamos esa cifra, tratamos de dar una cantidad estándar.

Sin duda, lo que complica aún más la situación son las condiciones meteorológicas. Como saben, los centros de cultivo se van cambiando de lugar por un tema de cosecha, pero creemos que, con lo que nos ha llegado en materia de tecnología, por ejemplo, con los drones y sobrevuelos, y con la cantidad de unidades que tenemos, estamos mejorando nuestro accionar, desde el punto de vista de las comunicaciones con la industria, ya que esta, por lo general, ha ido informándonos las distintas denuncias. Sin perjuicio de aquello, sabemos que esto también pasa por las personas que trabajan para la industria salmonera, ya que, finalmente, son ellas quienes viven en los centros de cultivo.

En lo que concierne a la salud pública, la seremia tiene canales digitales para denunciar. Además, hay un trabajo conjunto para fiscalizar, de acuerdo con lo que nos han informado a través de la delegada regional, que se materializa mediante el Consejo Regional contra el Crimen Organizado.

Por último, sabemos que quienes participan en estos delitos son grupos asociados para cometer los ilícitos, razón por la cual trabajamos junto con las autoridades de Salud, con Sernapesca y con la fiscalía.

Consultas.

El señor **BÓRQUEZ.**- Respecto de las especies incautadas, entendí que, en algunas situaciones, el fiscal determina, por recomendación de las autoridades sanitarias, que se vayan a un vertedero industrial, pero, en otros casos, estas quedan para comercialización. En esos casos, ¿quién comercializa ese salmón incautado? ¿Cómo se concreta esa comercialización? Me gustaría que eso no quedara en el aire, porque sabemos en qué van a terminar los productos que se van al vertedero, pero desconocemos quién se encarga de la comercialización. ¿Cómo queda esa figura?

El señor **SAAVEDRA** (director nacional de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de La Armada de Chile).- Los productos destinados a comercialización quedan bajo la custodia del infractor, quien solicita el permiso respectivo. Luego, es el tribunal civil, a través del magistrado, quien brinda la autorización. Ahora bien, en contadas ocasiones esto puede autorizarse como una donación, pero eso depende de lo que determine el magistrado. No es una decisión que pase por la autoridad marítima.

El señor **BÓRQUEZ**.- Para clarificar, el infractor es quien robó, es decir, a quien pillaron robando. ¿Ese puede comercializar?

El señor **GONZÁLEZ, don Mauro (Presidente).-** Sobre el punto, efectivamente, uno se lo pregunta desde el punto de vista sanitario, por la pérdida de la cadena de frío y por todo lo que conllevan estos productos. Además, no olvidemos que estamos hablando de salmones que están para exportación, no de mortalidad, ya que, en este último caso, uno entiende que los productos no están aptos para el consumo humano y que, lamentablemente, esa mortalidad pasa por un proceso indebido y termina en mercados ilegales. Respecto del tema sanitario, es importante que planteemos los puntos que usted señala cuando invitemos a las autoridades del Ministerio de Salud, para que así podamos obtener de primera fuente las respuestas relativas a la investigación o fiscalización que ellos llevan a cabo.

El señor **SAAVEDRA** (director nacional de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de La Armada de Chile).- Solo quiero aportar un antecedente sobre el etiquetado, pues creo que ahí se debe mejorar el procedimiento de reconocimiento por parte de quien compra el producto y quien lo comercializa. Quizás podríamos utilizar algún código QR.

- Policía de Investigaciones, PDI.[9]

El director general subrogante de la PDI, prefecto general Claudio González. Lo primero es señalar que la Policía de Investigaciones de Chile, por esencia, es una institución policial cuya misión fundamental es la investigación de los delitos. Así lo hemos hecho por más de noventa años. Específicamente, de conformidad con nuestra ley orgánica, estamos orientados a la investigación especializada de todos los delitos, pero especialmente de aquellos que son de alta complejidad, dentro de los cuales figura el robo o hurto de salmones. En este contexto, es preciso indicar, como nota introductoria, que toda manifestación delictual que tiene una estructura, una organización, una definición de roles y tareas, diversos intervinientes, una periodicidad en la consumación de delitos graves, y cuyo fin es el establecimiento ilícito de sus actividades delictivas pasa a ser parte de las agrupaciones que persigue la PDI.

Ahora, tras analizar la naturaleza de las motivaciones que nos reúnen en esta sesión, tenemos claro que tanto el robo de salmón como su desvío, que genera una afectación sanitaria, dejan al descubierto que esto se trata de una actividad criminal compleja. Dada nuestra función esencialmente investigativa, somos parte activa en su persecución, instalando todas nuestras capacidades para determinar la operatividad de estas organizaciones, definir su modus operandi, identificar a sus integrantes y, a través de procesos investigativos técnicos y científicos, sumados al trabajo de campo, reunir los elementos indiciarios y probatorios que permitan una persecución penal efectiva. La aplicación metodológica es efectiva para investigar estructuras criminales y en esta materia no es la excepción. Por tanto, se debe impulsar la denuncia de los hechos, cuestión de la que recién estábamos hablando. Es importante tener los antecedentes para generar las órdenes de investigar que, posteriormente, recibimos y sobre las que trabajamos. Esta denuncia cuenta con la información objetiva y real para el caso de los afectados que pueden aportar información, ya sea a través de videos registrados o de cualquier otro antecedente de utilidad para nuestra investigación, y para efectos posteriores del análisis criminal y posicionamiento de los eventuales imputados en la comisión de estos delitos, con el fin de generar líneas de acción que permitan un abordaje integral en materia de persecución penal, por cuanto acá hay afectación privada como temática principal.

En segundo lugar, una dimensión asociada con la salud pública, por la contaminación de especies que salen ilegalmente a distribución y venta final a usuarios, sin las condiciones sanitarias adecuadas. En esta última variable contamos con la nueva Jefatura Nacional del Medio Ambiente y

---

[9] Idem anterior.

Patrimonio Cultural, que podría apoyar, desde su alta especialidad, y contribuir en los procesos investigativos relacionados con el robo del salmón. Aprovecho de mencionar que, como la instancia de las denuncias no es un tema menor, que estamos viendo acá en esta comisión, voy a solicitar que se haga un levantamiento de información sobre las razones de por qué no se denuncia, porque, con esta jefatura nueva que tenemos, que levanta todo ese tipo de información, a lo mejor sería un aporte no tan solo para esta mesa, para el trabajo que estamos haciendo acá, sino también para la investigación que realizamos sobre estas materias. También hay que señalar que sabemos que la industria del salmón es el principal motor de crecimiento de la Región de Los Lagos, de Aysén y de Magallanes y, debido a este crecimiento económico, existe una especial atención a los delitos relacionados con la industria y la identificación de organizaciones criminales, que cada vez son más sofisticadas, mejoran sus métodos y, lamentablemente, aumentan su nivel de violencia al actuar, especialmente en los delitos asociados con el robo con violencia en el transporte terrestre de este producto.

En cuanto al modus operandi del robo de salmones, la PDI ha detectado diversas formas para concretar el ilícito. Por una parte, existe el robo de salmones cuando aún están en cautiverio y, por otra, cuando están procesados, con su cadena de frío, para ser comercializados en el mercado nacional e internacional. El robo de salmones desde los centros de cultivo se puede realizar a través del hurto o robo en lugar no habitado y a través de la intimidación y/o violencia para la sustracción de los mismos. El caso del hurto o robo de salmones en lugar no habitado puede darse desde los mismos barcos pesqueros, los cuales se acercan a los centros de cultivo -operan en la oscuridad con sus motores apagados-, extendiendo sus redes y, en otros casos, utilizando aspiradores dentro de las jaulas. Además, en otras oportunidades, se encuentran coludidos con los guardias de seguridad, que permiten y facilitan el robo de estos. En los mismos centros de acopio, los grupos delictuales proceden a intimidar a los guardias y nocheros; una vez que los tienen reducidos, proceden a sustraer la mayor cantidad de salmones tanto por tierra, introduciendo camiones, como por vías marítimas, a través de barcos pesqueros. Cuando los salmones están procesados y en cajas para comercialización, se observa que en ocasiones son sustraídos de las mismas plantas de distribución a través del hurto o de la intimidación. Incluso, las personas que trabajan dentro de estas mismas empresas, están involucradas en estos hechos delictuales.

Finalmente, uno de los modus operandi que más utilizan los grupos delictuales es el asalto a vehículos de carga. En ese sentido, existen tres formas en que operan los delincuentes: En primer lugar, los sujetos esperan a que el conductor y peonetas inicien la descarga del camión para intimidarlos y sustraer el vehículo. En segundo lugar, interceptan el camión en la ruta donde, a través de una encerrona, que obliga la detención del camión, proceden a intimidar a los

ocupantes, los retienen mientras los delincuentes traspasan la carga a otro vehículo, y la tercera modalidad es similar a la anterior, solo que en esta oportunidad escapan con el vehículo de carga, dejando abandonado a los ocupantes en lugares de poca comunicación, para trasladar el camión a lugares seguros de descarga, dejándolo abandonado, posteriormente, sin su mercadería.

Algunos datos estadísticos demuestran nuestros resultados. Generalmente, cuando el Ministerio Público recibe las denuncias y analizan el caso, emite los decretos correspondientes para investigar y nosotros los recibimos y derivamos tanto a la Brigada Investigadora de Robos como a la Brigada Investigadora de Delitos Contra el Medio Ambiente y Patrimonio Cultural. Solo durante el año 2023 la PDI mantuvo 19 órdenes de investigar, informadas y asociadas a la especie salmón en todos sus formatos. El total de las especies sustraídas es considerable, ya que está llegando a más de cien toneladas y a más de 1.943 cajas. Aparte de ello, destacan los procedimientos investigativos, desarrollados durante los dos últimos años, en los que se ha logrado desbaratar organizaciones vinculadas con el tema. Entre ellos, la Operación Génesis, por infracción a la ley de armas, drogas y ley de pesca, con la detención de once personas, junto con la incautación de nueve armas de fuego y más de 260 gramos de diferentes tipos de drogas. La Operación Atlántico Dos, por el delito de asociación ilícita y lavado de activos, con la detención de una organización delictual en la Región de Los Lagos, compuesta por treinta y tres personas, e incautación de veintiséis vehículos, quienes reclutaban a transportistas de la industria salmonera, como mortalidad y rechazo, no apto para el consumo, para luego hacer la selección y reincorporarlo al mercado, ya sea modo filete, carne para ceviche y/o ahumado, incautando más de 80 millones de pesos en efectivo. La Operación Pesca Mortal, por infracción al N° 315 del Código Penal, relacionado con la contaminación y adulteración de alimentos, logrando la detención de tres personas que adquirían pescado en descomposición o en vías de estarlo, para luego especialmente ahumarlo, quienes, además, usaban armas de fuego para seguridad en sus actividades ilícitas. También destaca la Operación Piratas de Asfalto, por el delito de robo con violencia e intimidación, deteniendo a ocho personas, quienes, a través de intimidación con armas de fuego, asaltaban camiones de gran tonelaje, sustrayendo el salmón para comercializarlo luego en el mercado formal. Aún tenemos una investigación abierta como foco investigativo, denominada con locos y salmón. Desarticulamos una banda por el delito de robo con violencia, que interceptaba camiones con refrigeración, asaltando y maniatando a sus conductores para sustraer la carga y luego proceder a su comercialización.

En atención a todas estas diligencias, en el año 2023 -durante el segundo semestre- tenemos siete investigaciones en curso, recibidas de diferentes afectados de pesqueras y del transporte, y estamos investigando con diligencias que aún están en curso y que esperamos darles término dentro de

los siguientes meses, ojalá con resultados positivos, por supuesto, tanto en incautación como con personas detenidas, que puedan pasar a disposición del Ministerio Público, del juzgado de garantía respectivo, con una adecuada persecución penal. Asimismo, seguiremos con nuestros procesos investigativos, con la clara intención de reunir los medios probatorios para esta modalidad delictual y para otras asociadas a delitos complejos contra el crimen organizado, desarticulando y orientando esfuerzos para determinar y afectar su patrimonio a través de nuestras oficinas de análisis, donde se cruza y se genera información para que, de ser necesario, creemos focos de investigación que agrupen diferentes causas relacionadas con los mismos hechos, con el fin de ser más efectivos en estas materias.

Consultas formuladas.

El señor **SCHUBERT.**- Hay dos cosas que me llaman poderosamente la atención. Una se relaciona con el tema de las denuncias. Todas las investigaciones y los resultados que quienes intervienen en la persecución de este delito reportan, tienen que ver solo con las causas que han sido denunciadas. Por tanto, hay muchísimo más que no conocemos. Entonces, llama poderosamente la atención que, en una industria tan grande, en que claramente han sido perjudicados los dueños de esos salmones -en alguna etapa del proceso lo son- no hagan las denuncias correspondientes. ¿Cuál es el motivo? ¿Por qué no se hacen las denuncias? ¿Qué hay detrás de esto que no denuncian? Porque, además, la denuncia permite cobrar los seguros. Si no se hace la denuncia no se pueden cobrar los seguros. Entonces, es demasiado extraño que, siendo un delito tan claro, de tan alto monto, no se hagan las denuncias respectivas. La denuncia es la que hace mover el sistema y, en este caso, vemos que sí da resultados. Puedo entender a la gente que dice: “para qué voy a avisar que me entraron a robar a la casa, si me entran a robar a cada rato y nunca hacen nada, no pasa nada”. Aquí sí pasa; o sea, hay resultados, porque hay especialistas persiguiendo los delitos. Sería bueno que pudieran señalar cuál creen ustedes que es la razón por la cual algo tan importante, que mueve el sistema, no se inicia. Me refiero a la denuncia.

Lo segundo tiene que ver con algo parecido, la seguridad contratada. Si cada camión transporta 200 millones de pesos y en una planta hay varios camiones en proceso, ¿por qué la empresa no se ha resguardado, contratando los servicios y sistemas de seguridad necesarios para impedir esos delitos? Es claro que eso es costoso, pero si un solo camión cuesta 200 millones de pesos, habrá que hacer la inversión, perderle el cariño a un par de pesos en algún momento y poner hartas cámaras de seguridad y contratar hartas empresas. A veces, son los mismos funcionarios de las empresas de seguridad quienes están coludidos. Entonces, habrá que contratar mejores empresas o hacer rotación del personal. Hay distintas formas: mejorar los sistemas de control,

mejorar las vallas perimetrales, etcétera. Hoy existe más tecnología, que probablemente tiene un alto costo, pero, en este caso, estamos hablando de una verdadera industria del robo. Hay otras industrias que terminan haciendo esa inversión, que inicialmente es muy alta, pero que en la etapa de mantenimiento claramente es más baja. ¿Una planta de procesamiento cuenta con todos los sistemas de seguridad existentes? Por ejemplo, para el transporte mediante vehículos refrigerados, ¿cuentan con todos los sistemas de seguridad existentes en el mercado o por dejadez, en la práctica, no están tomando los resguardos necesarios? Si es así, eso también llama la atención. Y, con esto, estoy especulando: Por una parte, no tomo los resguardos en seguridad existentes y frente a un robo que es cuantioso, no hago las denuncias de todos los delitos. La verdad es que eso es bastante extraño.

El señor **ARROYO**.- Una de mis preguntas es si hay condenas dictaminadas respecto de los cargos que se han imputado y cuáles han sido. También participé en la comisión sobre el robo de madera. Al menos en mi región, el robo de madera era muy fuerte, hasta que se creó una ley que proponía una mejor manera de perseguir ese delito. Antes era una falta y hoy se transformó en un delito. Se desistió de agravar las penas, pero como el delito migra, probablemente sean las mismas bandas que emigraron desde el robo de madera al robo de salmón, por la alta complejidad con que ellos trabajan, el grado de organización, el tipo de armamento, la violencia y la capacidad tecnológica de neutralizar los equipos GPS. Parece que les resulta muy fácil.

Sin embargo, lo que más me preocupa, viendo esto e investigando, es algo que también refirió la Policía de Investigaciones, que este robo se comercializa a nivel nacional, pero también a nivel internacional. Ya hay pruebas de que el salmón robado está llegando a otros lugares. Eso hace peligrar la industria pesquera completamente, porque el día de mañana, como no se conservan las cadenas de frío y, por ende, se vende un salmón que no está en buen estado, la que va a perder va a ser la industria completa, porque le van a cerrar la entrada a Chile; es decir, no le van a comprar salmón a Chile y con eso, obviamente, va a quedar en ventaja el resto de la industria de salmón como la noruega, que podrá ocupar esa plaza. La mayoría se vende a los mercados de Estados Unidos. Entonces, inmediatamente van a ocupar ese mercado y Chile, que tiene una buena entrada de comercio a través de esta empresa, podría perderla. Por eso, es muy importante que trabajemos seriamente para proponer algunas conclusiones sobre el tema y presentar un proyecto de ley, que no solo fortalezca la industria, sino que tipifique bien el delito; es ahí donde tenemos que trabajar como diputados.

La señora **ACEVEDO (doña María Candelaria).-** Quisiera consultar si hay conocimiento de los horarios en que se producen los ilícitos. Si hay una determinada hora, si es en la noche o si es en el día, porque creo que ahí

habría que redoblar la intervención, no solamente de la Policía de Investigaciones y la Armada de Chile, sino de todos los entes que tienen que ver con la incautación y en lo relacionado con los ilícitos que se están realizando. Entonces, si hay un ilícito que es recurrente, que ocurre, por ejemplo, después de las 12 de la noche o algo así, ¿cómo pueden redoblar las competencias para que no sigan ocurriendo?

El señor **GONZÁLEZ (director general subrogante de Policía de Investigaciones de Chile)**.- Respecto del tema de las denuncias, nuestra Jefatura Nacional de Delitos contra el Medio Ambiente y Patrimonio Cultural, creada hace muy poco tiempo, y que tiene una brigada investigadora del medio ambiente en el sur del país, en varias regiones, en este caso, no cuenta con la información de por qué hay tanta cifra negra respecto del tema de las denuncias. No es un asunto respecto del cual hayamos logrado determinar el porqué. Ahora, sí voy a preocuparme de hacer un levantamiento de información que nos permita determinar cuáles son los motivos reales de por qué la gente no denuncia. Quizá es por miedo, porque podría verse afectada, por ejemplo, perdiendo su fuente de trabajo. Hay muchas circunstancias por las cuales no se quieren denunciar esos hechos.

El señor **GONZÁLEZ, don Mauro (Presidente).-** Sobre el punto, se ha hablado mucho de que la gente no denuncia. En ese caso, uno entiende que se habla del trabajador, de la persona que está a cargo del centro de cultivo. Pero puede ser que esa persona sí esté denunciando o lo esté comunicando a su superior, a su empleador, a la industria, y sea la industria propietaria de ese salmón, la que no esté denunciando.

El señor **GONZÁLEZ (director general subrogante de Policía de Investigaciones de Chile**).- Podríamos estar ante diferentes hipótesis de qué es lo que está sucediendo. Tal vez, él, como empleado, le da cuenta a su jefe, su jefe le podrá dar cuenta a su superior y así sucesivamente.

El señor **GONZÁLEZ, don Mauro (Presidente**).- Por eso va a ser importante escuchar a los trabajadores.

El señor **GONZÁLEZ (director general subrogante de Policía de Investigaciones de Chile).-** Generalmente, el Ministerio Público, cuando recibe las denuncias, abre una causa. Obviamente, nosotros o Carabineros recibimos órdenes para trabajar, ya sea instrucciones particulares u órdenes de investigar relacionadas con el tema. Respecto de su pregunta sobre la Policía de Investigaciones de Chile, nosotros hacemos investigaciones y estas, obviamente, son posteriores a la ocurrencia de los delitos; entonces, trabajamos en diferentes ámbitos de la investigación. Nosotros no hacemos prevención. Usted me podría decir que los camiones con salmones salen todos los días a tales horas y pasan por tal punto, pero ese es otro tema. Con todos los medios de

prueba que podamos tener, con toda la investigación que podemos desarrollar al respecto, utilizando todas las técnicas que usted quiera y con todo el empeño que le podamos poner, el tema del horario nos puede dar un indicio o alguna forma de trabajar en algunos aspectos, pero la investigación propiamente tal, a veces, demora muchos días, porque hay una situación ilícita de por medio, donde hay muchas personas que están relacionadas con el tema, que se desplazan, que se mueven. Por lo tanto, en este tema es muy difícil estar haciendo algún tipo de prevención. No la hacemos.

El señor **SCHUBERT.**- Para entender bien, ¿cómo saben ustedes que hay más casos que los denunciados? ¿Ustedes pesquisan camiones que no tienen documentos y en ese momento se dan cuenta de que el hurto de esa carga no fue denunciado?

El señor **GONZÁLEZ (director general subrogante de Policía de Investigaciones de Chile).-** No, no hacemos ese trabajo. Solo hacemos el trabajo de la investigación policial, una vez que recibimos la orden de investigar.

El señor **SCHUBERT**.- ¿Cómo, entonces, puede asegurar que hay más casos que los denunciados?

El señor **GONZÁLEZ (director general subrogante de la Policía de Investigaciones de Chile).-** Porque lo vemos en la documentación, en lo que hemos leído, en lo que hemos comentado, en lo que hemos consultado. Pero tener una información certera del porqué no se denuncia, no la tenemos.

El señor **SCHUBERT**.- Está bien. Pero sí tiene certera información de que hay más casos que los denunciados.

El señor **GONZÁLEZ (director general subrogante de la Policía de Investigaciones de Chile).-** Sí.

El señor **SCHUBERT**.- ¿Cómo se entera si ustedes solo investigan los denunciados?

El señor **GONZÁLEZ (director general subrogante de la Policía de Investigaciones de Chile).-** Durante las investigaciones tomamos declaración a muchas personas, nos encontramos con más cosas, con más temas que salen. Por eso, podemos tener la idea de que hay muchos casos que no se denuncian a tiempo y los pesquisamos nosotros.

El señor **GONZÁLEZ, don Mauro (Presidente).-** Sobre el punto, tenemos un caso en Quellón, Chiloé, donde hubo un proceso investigativo, liderado por el Ministerio Público, junto con ustedes, donde hubo más de siete toneladas incautadas, también junto con La Armada. Pero ahí no tenemos

propietario de esa mortalidad. Nadie la ha reclamado, nadie la ha denunciado. Ahí tenemos un ejemplo claro, y eso podría perjudicar el término del proceso judicial. En definitiva, que sean sancionadas las personas responsables. Un gran tema ahí para conversarlo con el Ministerio Público.

El señor **GONZÁLEZ (director general subrogante de la Policía de Investigaciones de Chile).-** Así es.

El señor **GONZÁLEZ, don Mauro (Presidente).-** Hay dos puntos con los que me quedo. El problema que tenemos son las denuncias, que es un hecho de la causa; lo otro, el tipo penal. No tenemos un tipo penal específico sobre este acto delictual, y creo que debe ser parte de las conclusiones que vayamos redactando entre todos sobre esta comisión. También el tema de la trazabilidad que se conversó en la sesión pasada. Así que vamos anotando esos puntos que son relevantes.

* * * * *

- Carabineros de Chile.[10]

Asisten el jefe de Zona Santiago Oeste, general Marcelo Lepin Neira, junto con el director de Control de Drogas e Investigación Criminal (s), coronel Roberto Saravia Velásquez.

El señor **LEPIN** (general, jefe Zona Santiago Oeste).- En relación con los registros estadísticos de delitos asociados al robo de salmones en particular, período comprendido entre los años 2021 y 2023, se observó un total de 168 casos, según lo registrado hasta el momento. En 2023 se registraron 82 casos, lo que significa un aumento del 95 por ciento en relación con el año 2022, que da un total de 40 casos más. La distribución de estos delitos a nivel nacional se concentra principalmente en la denominada Macrozona Sur, vale decir en las regiones del Biobío, La Araucanía, Los Lagos y Los Ríos, con 120 casos en total. Las principales comunas son 5 donde se producen estos delitos: Los Ángeles, Cabrero, Puerto Montt, Talcahuano y Loncoche. El 76 por ciento de estos casos, que son 130, corresponden a robos en sus distintas modalidades y 11 por ciento corresponde a hurtos. Dentro del total de estos casos, se registraron más de 961.000 kilos de salmón sustraídos en los distintos hechos policiales registrados entre los años 2021 y 2023. ¿Dónde principalmente se registraron estos casos? Se producen en camiones de transporte de salmones, presentando 107 casos,

---

[10] Sesión 5a, celebrada en martes 23 de enero de 2024, de 08:30 a 10:05 horas

vale decir un 63 por ciento del total se registran, en camiones de transporte de salmón.

Respecto de los casos policiales, y este es un hecho destacable, afortunadamente la intimidación de conductores en 2023 disminuyó un ciento por ciento, vale decir, son 14 casos menos respecto del año anterior; por lo tanto, hubo una disminución importante en este robo con intimidación que se efectuaba a los conductores de camiones. Ahora solo se registró sustracción desde los camiones sin la intimidación de sus conductores. El transporte que se vio afectado fue principalmente en las regiones del Biobío, La Araucanía y Los Ríos con 72 casos. De los 168 casos en 2023, tuvimos 22 detenidos a diferencia del año 2022, que fueron 6, y en 2021, 4, sumando en estos tres años un total de 32 personas detenidas. Por su parte, cabe señalar que hay una labor investigativa que se hizo el año pasado en conjunto con el OS-9 de Valparaíso, el OS-9 del Biobío y el OS-9 de Los Lagos. El resultado de estas investigaciones arrojó 57 toneladas recuperadas y 14 detenidos.

En cuanto a la labor preventiva, durante estos tres años se han realizado 1.114 controles y fiscalizaciones enfocados principalmente al transporte y la comercialización de salmones, aumentando de 2022 a 2023 a 611 fiscalizaciones y logrando la incautación de 44.000 kilos de salmón, 307 procedimientos en conjunto con otras instituciones, básicamente con Sernapesca, y el OS-10 también hizo lo propio en las plantas de procesamiento, donde cursó 77 infracciones.

Como resumen general, en 2023 se evidenció un aumento considerable de casos correspondiendo al 95 por ciento, 40 casos más. Se observó también un aumento en los delitos de robo asociados a salmón, precisamente, que afectan a camiones de transporte, intimidación a conductores de estos camiones, y de 2023 podemos decir que en la Ruta 5 Sur fue donde se generó básicamente la mayor cantidad de esta sustracción correspondiendo a un 77 por ciento, que son 42 casos en las regiones del Biobío, La Araucanía y Los Ríos.

El señor **SCHUBERT.-** Dos consultas: en primer lugar, ¿por qué el período comprendido en su informe es a partir de 2021? ¿Antes de eso no había información o este delito no tenía la relevancia que adquirió después? En segundo lugar, hay un incremento importante en su reporte del año pasado. ¿A qué atribuyen ese incremento del 95 por ciento? Es muy relevante. ¿Qué elemento se modificó o qué está pasando con el robo del salmón que el año pasado se incrementa de manera tan importante?

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- General, consultarle respecto de cómo opera el delincuente cuando ataca a un camión que va con salmones. ¿Podríamos hablar de secuestro o de otro tipo delictual? Podría

profundizar más en ese punto. Por ejemplo, ¿tiene alguna semejanza con el robo de madera?

El señor **LEPIN** (general, jefe Zona Santiago Oeste).- Atendiendo las dos primeras consultas, efectivamente, tomamos los tres últimos años solo como muestra, obviamente tenemos reportes de los años anteriores; por lo tanto, si necesitan de años anteriores podemos conseguir la información para quien lo necesite, pero se tomaron los tres últimos años como muestra. Respecto del aumento considerable que se produjo en 2023, no hemos determinado todavía la causa específica, pero suponemos que puede ser mucho más atractivo este robo de la especie salmonídea, que lo hace mucho más atractivo en el comercio ilegal, por lo que no vemos otro factor que afecte o que pueda influir en la variación sustantiva que tuvimos durante el año 2023. También, hay que considerar que independiente del aumento que hubo, tuvimos mayor cantidad de detenidos, y en cuanto al *modus operandi*, que significa el robo directamente al camión que transporta este tipo de productos, se produjo el año pasado, en 2023, una disminución del ciento por ciento, o sea 14 casos menos que el año anterior en relación con el modo de intimidación que afectaba directamente a los conductores. Por lo tanto, la mayor parte de esta sustracción se ha provocado en las zonas de descanso, donde los camioneros pagan y hacen su horario de descanso y donde son vulnerados los sellos de los camiones para sustraer la carga.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- General, en relación con el accionar de ustedes, la semana pasada escuchábamos a los representantes de la PDI que hablaban de investigar, ellos -en otras palabras- actúan después de que el delito se ha producido. En cambio, entiendo que Carabineros busca la prevención o reacciona frente a una denuncia. Entonces, quiero saber respecto del número de denuncias que ustedes tengan, o un comparativo. Se habló de que había pocas denuncias. ¿Tienen información sobre aquello? ¿Cuándo actúan lo hacen por oficio, porque andan en rondas, o porque alguien denuncia y les entrega la información para que ustedes puedan llegar y actuar?

El señor **LEPIN** (general, jefe Zona Santiago Oeste).- Efectivamente, recibimos las denuncias y en base a eso, principalmente, hacemos la investigación. Es así como el año pasado se realizaron siete investigaciones por parte del departamento OS-9 en tres regiones diferentes. Ahora bien, el año pasado se realizó una labor importante, orientada básicamente a este delito, con controles y fiscalizaciones enfocados principalmente en el transporte y la comercialización de salmones. Esa es la labor que podemos realizar, con los recursos que tenemos, independientemente de lo que se pueda suscitar en un control vehicular o en algún otro tipo de fiscalización. Estamos trabajando con las fiscalizaciones orientadas principalmente al transporte y la comercialización.

Asimismo, realizamos un trabajo colaborativo con Sernapesca y el trabajo que lleva a cabo el OS-10, con la fiscalización en las plantas de procesamiento y transporte.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- Me gustaría saber si la denuncia la realiza la empresa o los transportistas, porque durante el período anterior participé en una comisión investigadora respecto de los salmones y nos encontramos con la sorpresa -no sé el motivo- de que las víctimas no denunciaban los hechos. Entonces, me gustaría saber cuál es el origen de la denuncia.

El señor **LEPIN** (general, jefe Zona Santiago Oeste).- Si queremos bajar la ocurrencia de estos casos, el propietario de la empresa también tiene una responsabilidad, en el sentido de aumentar un poco las exigencias con la empresa de transporte que contrata para efectuar el traslado de las especies, porque hemos visto que en otros rubros se incrementan las medidas de seguridad con cámaras, rastreadores y GPS que, posteriormente, nos pueden permitir obtener medios de prueba para actuar en forma más directa e inmediata. Volviendo al tema central, las principales denuncias las han efectuado los mismos afectados, que son los transportistas, los camioneros.

El señor **SCHUBERT**.- A partir de las investigaciones que ustedes han realizado, así como también en las detenciones, me gustaría saber si se ha logrado determinar algún grado de colaboración por parte de los transportistas en la comisión del delito. Además, saber si ellos aportan medios de prueba, como cámaras en los camiones, en la carga, en la cabina, fotografías, entregan datos, en fin, algo que les permita hacer una mejor investigación.

El señor **LEPIN** (general, jefe Zona Santiago Oeste).- Nosotros vemos lo que nos llega directamente. No tenemos el reporte o alguna información que diga que hay alguna relación entre el afectado y el delincuente, así que no podríamos aseverar esa conducta.

* * * * *

- Fiscalía Regional de Los Lagos.[11]

Asisten la**, la fiscal Carmen Gloria Wittwer, junto con el funcionario de la Unidad de Análisis Investigativo, señor Rodrigo Oyarzún.**

La señora **WITTWER**, doña Carmen Gloria (fiscal regional de Los Lagos).- Como se verá durante el transcurso de la exposición, el hurto, robo, en definitiva, la sustracción de salmones es uno de los principales focos de preocupación de la Fiscalía Regional de Los Lagos, toda vez que es un fenómeno que afecta no solo a la industria, a la economía, que, como todos sabemos, tiene implicancia en todos los procesos sociales y, además, en la delincuencia, puesto que el desempleo puede generarla, al igual que otros factores. Se trata de una de las principales fuentes productivas de la región, por lo que cualquier actividad ilícita que afecte esta producción es foco de nuestra preocupación. En ese sentido, asumí como fiscal regional en 2019 y, después de un par de meses, decreté el primer foco investigativo a cargo del Sistema de Análisis Criminal y Focos Investigativos, SACFI, que es una unidad especial conformada por cuatro fiscales, cuya misión es investigar desde un punto de vista distinto del que se investigan todos los delitos. Dicha unidad cuenta con tres analistas y trabaja con diferentes técnicas. En el fondo, analiza información y hace investigaciones que en general son largas y complejas. Esa unidad no investiga homicidios ni delitos sexuales; solo investiga fenómenos criminales que obedezcan a algún patrón común, que se vaya reproduciendo. Entonces, el fenómeno de la sustracción de salmones calza perfectamente con el objetivo de esta unidad. En enero de 2020 se decreta el primer foco investigativo y, el 24 de febrero de 2022, el segundo.

Cabe hacer presente que en cada foco investigativo se trabaja sobre la base de lo que se denomina serie, que son una especie de subfocos. Entonces, es un foco grande que, a su vez, tiene subfocos, que nosotros denominamos series. Así, el primer foco investigativo fue más amplio y tuvo por objeto investigar el desvío de salmones desde los camiones. Para que tengan claro el panorama y se hagan una idea de la cantidad de ingresos, acá depuramos la información y graficamos los ingresos por robo de salmones en grandes cantidades. No estamos hablando, por ejemplo, de denuncias que puedan llegar porque en un local comercial sustrajeron 5 kilos. Eso lo descartamos. Acá están considerados solo los grandes robos.

En ese sentido, ustedes pueden ver la evolución desde 2018 hasta ahora. En 2021 bajó, presumiblemente, por la pandemia, pero ya en 2022 y 2023 se incrementa no sustancialmente, pero sí se nota un incremento en la cantidad de ingresos de denuncias. El foco 1, que decretamos en enero de

---

[11] Idem anterior.

2020, tiene dos series, que son dos grandes casos que trabajamos y les ponemos nombres para identificarlos, que es lo mismo que hacen las policías. Este foco lo trabajamos con la PDI; se trata de la Serie Atlántico I y la Serie Salmones II. En la primera serie investigamos la sustracción desde las empresas y el procesamiento clandestino de especies que estaban destinadas a mortandad, que se sustraía y comercializaba después. Para su conocimiento, acá pusimos las empresas afectadas. No voy a leer, pero se trata de empresas ubicadas en la región, principalmente en Chiloé y Puerto Montt.

Ese foco ya está concluido. Tenemos imputados condenados por distintos delitos. Esto es importante, porque no solo perseguimos la sustracción, sino también asociación ilícita y lavado de activos. Esto es muy importante porque, en definitiva, aumentan las penas y nos da el carácter de organización criminal que le hemos dado a este fenómeno y que es en el cual estamos trabajando, además de los delitos que tienen que ver con la alteración de productos, que pueden ser un peligro y constituyen un riesgo para la salud pública. En este foco utilizamos distintas técnicas investigativas como el alzamiento bancario de los imputados, interceptaciones telefónicas, orden de entrada y registro e incautación en los distintos domicilios, detenciones, incautación y vaciado telefónico. ¿Por qué lo menciono? Para su conocimiento, pero, además, para que ustedes sepan la envergadura de estas investigaciones. Para interceptar teléfonos debo tener a un policía que esté permanentemente escuchando esos teléfonos. Para vaciar un teléfono y analizarlo, necesito un policía que lo esté analizando. Es una cantidad de tiempo, de recurso humano de la policía muy, muy importante.

Para concluir con este foco, podemos decir que condenamos a 23 personas por distintos delitos, los que ya les había mencionado antes: asociación ilícita, lavado de activos, robo, etcétera. Hablo de personas que eran tanto de la cúpula de la organización, los líderes, como los brazos operativos y los comercializadores. Es decir, toda la organización. Esto también es muy destacable. Además, se decretó el comiso de distintas especies como un inmueble, por ejemplo -y es bastante extraño en el sistema penal que se decrete el comiso de inmuebles-, un camión, una casa rodante y poco más de 58 millones de pesos en dinero efectivo. Esto es importante, porque al incautar y decretar el comiso de un inmueble, estamos afectando a la economía de la organización que, en definitiva, es lo que se busca, además de la sanción penal.

En la segunda parte de este primer foco se investigó lo mismo y hay otras empresas que resultaron afectadas. También se detectó que el producto salmón era comercializado en distintos lugares, incluido el conocido mercado Angelmó, con el consecuente riesgo para todas las personas que sabemos que compran ahí diariamente. Entre los delitos por los cuales fueron condenados destaco la asociación ilícita y el lavado de activos, además de los

delitos contra la salud pública. Las medidas intrusivas que utilizamos fueron las mismas, con el mismo comentario anterior respecto del recurso policial. Así, resultaron condenadas 30 personas de toda la cadena delictual o de toda la cadena de producción, dependiendo del punto de vista que se le mire. Para nosotros es la cadena delictual, incluidos los líderes de la organización, además de los transportistas; incluso, las personas que se dedicaban a ahumar el salmón en descomposición. Se decretó el comiso de tres camiones, ocho vehículos y más 38 millones de pesos. Y esto sí que es muy innovador y muy poco conocido en el sistema penal, porque se decretó la disolución de la sociedad fachada sobre la cual actuaba esta organización.

Luego, en el foco que se decretó el 2022, trabajamos tanto en la sustracción de salmones como en la de locos. Por el motivo y el objeto de esta convocatoria, me voy a referir solamente al tema salmones. Tuvimos tres series, que tienen por objeto las tres grandes vías por las cuales se sustrae y sobre la cual circula la delincuencia en torno a la sustracción del salmón. En primer lugar, el robo desde los camiones, el desvío de la mortandad y el robo desde jaulas. Son tres distintas formas que adquiere la sustracción del salmón. Acá utilizamos más técnicas investigativas y destaco, así como lo hice en mi cuenta pública, el rol preponderante que tuvo la Policía Marítima en la investigación de este caso. Y me quiero detener un poco en esto, porque, así como dije que debía haber un funcionario dedicado ciento por ciento a escuchar las interceptaciones telefónicas, a analizar los teléfonos, acá también hay un gran despliegue de la Policía Marítima, como se ve en las imágenes. Podríamos pensar que es una gran unidad, con muchos funcionarios, pero son solamente cinco funcionarios de la Gobernación Marítima que están destinados a Policía Marítima.

Entonces, el trabajo es encomiable, de primerísima calidad, con un compromiso y una dedicación dirigida a subsanar la poca cantidad, a nuestro juicio, de funcionarios que existe. Ellos no investigan solo esto, pero lo han hecho de una manera absolutamente profesional y con resultados que son bastante buenos en nuestro concepto. Además, quiero señalar que de este foco tenemos una investigación terminada y tenemos seis investigaciones aún vigentes. Por eso, tampoco puedo hablar mucho de los resultados, porque todavía hay mucha investigación vigente.

En esta investigación, lo que tenemos vigente son los formalizados. No se habla de condenados, sino de formalizados. Tenemos imputados formalizados por robo con intimidación, receptación de vehículo, robo con violencia, robo con retención de víctimas, lesiones graves y receptación. Los robos con intimidación, con violencia y con retención de víctima están referidos al asalto, como se denomina comúnmente, de los camiones. En este caso utilizamos otras técnicas investigativas, para que ustedes vean la innovación que ha

significado la participación de la Policía Marítima en estas investigaciones y destaco, por ejemplo, el dron que hemos utilizado para investigar, la utilización de un agente revelador y otras medidas intrusivas, que son las mismas que hemos utilizado anteriormente. Actualmente, tenemos diez personas formalizadas y en prisión preventiva, desde los líderes de la organización hasta los brazos operativos. Hasta ahora tenemos un vehículo tipo maquinaria pesada, una retroexcavadora, incautada que, además, tenía un encargo por robo en otra investigación.

En cuanto al desvío de mortandad, tenemos una investigación vigente en curso. Los delitos también se suman a los que habíamos visto anteriormente, que son principalmente contra la salud pública. También está la tenencia de armas prohibidas, y la posesión y tenencia de municiones. Es decir, estamos en presencia de un componente que creo esencial para darle, reitero, el carácter de organizaciones criminales a estos grupos delictivos. O sea, que un grupo, además de robar, porte armas, municiones o armas prohibidas, creemos que es otra señal, otro componente para atribuirle este carácter de organización criminal o de crimen organizado.

Reitero las medidas intrusivas. Actualmente, tenemos dos personas formalizadas y en prisión preventiva por este desvío de mortandad, para que no nos perdamos en esta cadena, y, además, tenemos incautado un camión, un semirremolque, celulares, un arma de fuego y un arma de fogueo, con todos los detalles que están ahí. El robo desde jaulas es otro brazo de este foco investigativo y tenemos tres investigaciones en curso.

Respecto de las investigaciones que se encuentran en curso, hasta ahora tenemos formalizados por los delitos de robo en lugar no habitado, receptación, robo en lugar habitado e infracciones al artículo 137 bis, de la ley de Pesca. Aquí, aparece este delito contenido en la ley de Pesca, que es bastante reciente y que estamos utilizando para la sustracción desde las jaulas. En la presentación, aparecen nuevas técnicas investigativas, las cuales también señalo para que vean la importancia de dotar de recursos a las policías. Gracias a la tecnología y a su buen uso por parte de la policía, en este caso, la Policía Marítima, por ejemplo, el monitoreo con GPS y las vigilancias o los registros con sensor optrónico termal, esto es *artificial intelligence* (AI), iban en la noche a vigilar y grabar con estas cámaras que detectan el calor, por decirlo en términos fáciles.

En la arista de sustracción desde jaulas, tenemos siete personas formalizadas y en prisión preventiva. La lista de incautaciones es bastante larga, pero, además de todos los vehículos incautados, destaco las 52 bolsas contenedoras de filetes de salmón de diferentes medidas y pesos. ¿Por qué lo destaco? Ustedes dirán: “Qué importancia tienen 52 bolsas.”. Son 52 bolsas con un diseño que aparenta que la procedencia sea de una industria, es decir, si veo una de esas bolsas en cualquier lugar, digo: “Ah, esto proviene de

una industria, de un comercio legal.”. Las bolsas tienen toda la apariencia de las que contienen el salmón que se compra en los supermercados. A ese nivel está llegando esta organización en el sentido de mandar a hacer bolsas que aparentan legalidad. También destaco el contador de billetes. Ellos se dan el lujo de tener un contador de billetes para contar todas sus ganancias y cómo van pagando, porque imaginarán que el pago es en efectivo cuando se trata de comercio ilegal.

El señor **BORQUÉZ**.- Usted dijo que se coordina con la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) y la Policía Marítima de la región. Quiero saber si ese tipo de coordinación se da también a nivel nacional, porque el alto mando de la PDI concurrió a la comisión y lo primero que nos dijo fue que no existían denuncias. En su presentación, vi que las denuncias disminuyeron un año -que calificó como un año de pandemia-, pero que sí existían denuncias y, por tanto, quiero preguntar si realmente existe coordinación no solo en la región, sino a nivel central con las policías, la Policía Marítima, la PDI o Carabineros de Chile. En segundo lugar, fiscal, en una presentación anterior nos señalaron que cuando se incautan especies y la persona es detenida, la fiscal entrega esas especies al detenido para que las comercialice, a fin de que con ello pague las multas o algún estipendio. Quiero saber si cuando se incauta los fiscales realmente entregan las especies a la persona que cometió el delito o se determina que se remitan a alguna autoridad sanitaria o a algún centro que las almacene.

Se deja constancia que la Comisión acordó por unanimidad proseguir el resto de la sesión en modalidad secreta.

---

* * * * * *

- Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur.[12]

Asisten su presidente, señor **Freddy Martínez**, y la presidenta del sindicato iterempresa de **Conductores de Camiones del Sur**, señora **Heidi Stange.**

El señor **MARTÍNEZ** (presidente de Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur).- La realidad es que todo lo que estamos solicitando hoy en materia de seguridad está relacionado. Hubo dos movilizaciones que llevamos a cabo en 2022; una finalizó el 7 de mayo con la

---

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

firma del subsecretario, en ese entonces ministro subrogante, en el Biobío, la que dio pie a los más de 630 días que lleva el estado de excepción en la macrozona sur. El 90 por ciento de ese petitorio –que tengo aquí, a mi izquierda- es sobre seguridad. Posteriormente, hubo una movilización nacional, en la cual participó la Confederación de Camioneros del Norte, que se dio por terminada el 28 de noviembre de 2022. También con el mismo porcentaje de las medidas solicitadas. En ese momento hubo una variación respecto de todas las otras movilizaciones que hemos tenido los camioneros de Chile, en las que participaron los grandes generadores de carga, a través de la presencia de Juan Sutil en aquel minuto; de Cristián Allendes, de la SNA, y de Jorge Riesco, de la Sonami.

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

En la zona centro, con el robo de electrodomésticos y todo lo que pasa por San Antonio, ocurre la misma historia. Entonces, nos vamos al sur, y hablamos de una carga, que es la única en Chile que cuesta tres veces lo que cuesta el convoy, vale decir, los 300 mil dólares que cuesta la carga de salmón corresponden a tres veces el precio del camión y su área de carga, y obviamente, lo más preciado, que son nuestros conductores. Cuando se impone el estado de excepción, le indicamos al subsecretario que nosotros siempre hemos pedido estado de sitio. Constitucionalmente es una herramienta aplicable que no se usa por diferentes razones. La explicación en ese minuto fue que, si se quería que el subsecretario fuese a Los Ángeles para dar término a esto, que no se hablara del estado de sitio; si no, no tenía nada que ir a hacer.

Por lo tanto, creemos que el Estado, a través del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que es el principal responsable de todo esto que está relacionado con el robo, las bandas terroristas que han ido creciendo en materia delictual, no ha usado todas las herramientas que la Constitución Política de Chile vigente permite utilizar, y tenemos conductores baleados, tenemos la muerte de Juan Barrios, y una serie de situaciones que nos ocurren todos los días. ¿Qué involucran los acuerdos? Nos llamó poderosamente la atención, en reuniones que hemos tenido con los parlamentarios, con los demás gremios, de todos los portes y de todas las actividades, que estos acuerdos que hemos firmado son desconocidos para muchos parlamentarios.

Aquí hay un problema de seguridad en las carreteras, las que cada vez están siendo más concesionadas. Tenemos los contratos de

primera generación que partieron en los 90, que están expirando, y han dado pie a los contratos, como el MOP determina, de segunda generación. ¿Y qué sucede? Hemos pedido expresamente a la ministra del MOP, porque consideramos que la mayoría de los robos se produce en un sector que llamamos la zona roja, el Triángulo de las Bermudas, que es entre Los Ángeles, Cabrero y Concepción. Ahí tenemos la mayor concentración, si ustedes ven los mapas de calor, como lo determinan las policías, de robos de salmón a nivel nacional, en la zona centro-sur, donde las formas de robo son hollywoodenses, cinematográficas.

Tenemos camiones que han sido robados en la zona de Tomé, en donde sobre el trayecto del robo pintan el techo y el capó del camión de otro color para que, si los siguen con drones, no se reconozca. En una hora se roban 25.000 kilos de salmón. Tenemos acceso a la información, y se ha entregado toda a la policía. Nosotros sabemos, uno o dos minutos después, cualquier cosa que pasa en las carreteras; por lo tanto, tenemos -y lo digo con toda propiedad- una labor de inteligencia y comunicación con las policías en forma permanente. Sin embargo, esto sigue sucediendo, y las cadenas de terroristas que realizan este tipo de robo tienen elementos tecnológicos que son insuperables. El otro día tuve una reunión con el mayor prestador de servicio de las principales flotas que trasladan el salmón, que tiene la mayoría especialización, en materia de seguimiento, a través de GPS, en diferentes elementos y puntos de la carga, y me dice: “Don Freddy, si alguien le dice en Chile que ellos no pueden inhibir la señal, le está mintiendo”.

Para mostrarles pequeños detalles: una flota que transporta mucho salmón puso un dispositivo con el que, cuando se desconecta el tracto camión o se abre la puerta, el camión en tres minutos se para; los tipos sacan el camión en esos tres minutos, enganchan otro camión y se lo llevan; o sea, el nivel de especialización tecnológica que utilizan es del mayor nivel. Para robar 25.000 kilos en una hora, va un dispositivo logístico tremendo: dos camiones de 10.000 o 12.000 kilos, va un furgón con personas, lo traspasan y mantienen las cadenas de frío. ¿Y dónde está el principal punto de este tipo de ilícitos? En el terminal pesquero de Santiago. ¿Y qué pasa con la fiscalización ahí? Hagamos comisiones, revisemos los antecedentes y veamos cuál es el contorno que los rodea. Falta fiscalización, pero si ustedes van y preguntan al Sernapesca, probablemente verán que están intimidados, y no hacen la fiscalización, porque hoy hay mucho temor en este tipo de cosas. Los conductores son tomados como rehenes, golpeados e intimidados. En el 95 por ciento de los casos -no lo digo yo, como presidente; lo dicen ellos en las declaraciones que están en la fiscalía, y las pueden revisar, como se lo dije en una reunión a la delegada en Biobío, y también a la ministra del Interior- señalan que son voces de extranjeros.

Las fiscalías no tienen una interrelación en toda esta macrozona sur; por lo tanto, muchas veces pasa que una banda roba en Los

Lagos y después roba en Biobío y no se conectan los casos, porque el sistema es más lento que la evolución del delito. Y esa es una situación que debe mejorar por parte de las instancias fiscalizadoras, y que estos datos se unifiquen. Fíjese que cuando tenemos reuniones en Interior con el general Monrás, con los generales de la macrozona sur, hemos pedido que exista un general. En el caso del Biobío, pedimos que el general Bobadilla, quien tiene la máxima concentración de la zona donde suceden estos ilícitos, sea el coordinador entre Santiago y Chiloé, para que interconecte a los demás generales, y que nos conectemos todos, porque cuando se expone la tabla de delitos, está muy lejos de la curva de la realidad. Y aquí hay otro problema muy importante que tiene que ver con el Poder Legislativo, en el cual se escuda, muchas veces, el Poder Ejecutivo.

Resulta que todo está diseñado para hacer más difícil la presentación de estos antecedentes de robo en Carabineros, para que después siga el proceso. Cuando un conductor de Chiloé viaja permanentemente, como el colega Leiva, quien se encuentra aquí y viaja a Talcahuano, le abren la carpa y le roban en cualquier punto de los estacionamientos o en la ruta donde él para. Le roban una caja de salmón, una caja de choritos; cuando se dan cuenta que son choritos, roban un poco y listo, porque no es lo que ellos quieren. Marcan los camiones a la salida. ¿Qué pasa? El carabinero tiene que decirle, porque es el protocolo: “Mire, señor Víctor Leiva, usted va a quedar registrado y va a tener que venir a declarar cuando lo citen”, y cuando lo citan él está en Santiago o en Punta Arenas, porque nuestra industria se mueve por todo el país. Entonces, no facilita que esto siga. ¿Y qué hace la gente? No va y no lo hace, porque lo encuentra improductivo, improcedente y, además, atenta contra el desarrollo de su trabajo.

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

¿Y qué es lo que pedimos en esa situación? Le dijimos al subsecretario Monsalve, quien prácticamente ha oficiado para nosotros como ministro del Interior -esa es la realidad-, que hiciéramos la ley de la carga estratégica. Toda carga que sea importante para el desarrollo del país y una región, en particular, debe tener el mismo formato, y se creó, empujada por nosotros mismos, con los detalles y antecedentes que entregamos, la “ley del robo de la madera”. Y se han incautado miles de millones de pesos, porque se

entregan herramientas a las policías, porque se entregan formas, informativas y protocolos que no tienen otro tipo de procedimientos, y miren cómo se han desbandado y se ha encontrado una serie de ilícitos en esa materia, y eso tuvo una baja tremenda. Conversamos con la senadora Aravena, que dicho sea de paso perfeccionamos, porque no se olviden que cuando se impuso el estado de excepción, este era acotado; después le sacamos el acotado. Nosotros siempre hemos pedido estado de sitio, para que se deje actuar a los que saben actuar en esa materia. ¿Y qué hemos dicho respecto de eso? Conversémoslo con los diputados que son abogados, que son una buena parte, que lo hemos conversado, porque con un equipo de buenos abogados, en 10 días podemos incluir todas estas otras cargas, concentrado de cobre, electrodomésticos, salmón y todo lo que mueve a esa industria, que son miles de millones de pesos, pero no se hace. Entonces, se trata como un delito cualquiera. Vale lo mismo robar un tarro o un pedazo de salmón en el supermercado que 25.000 kilos de salmón.

Agradezco esta oportunidad que tenemos los camioneros que vivimos esta situación: el flagelo de pasar por la zona roja. Hay un dicho para nosotros en la zona roja. Para que ustedes sepan en la noche no pasa combustible y una serie de cargas que son complicadas. Esto baja la frecuencia, complica y entorpece más el negocio para todos: para el conductor, para el dueño del camión y para el dueño de la carga. Para nosotros, el punto límite en la noche es Los Ángeles; hasta ahí llegamos. La puerta norte de la macrozona sur. De ahí para allá, los conductores -para que ustedes sepan y cuando quieran manejar- se guardan su billetera, su teléfono, se persignan y pasan como gato quemado. Los conductores del norte vienen desde Arica hasta Santiago, manejando 20 horas, porque donde paran, los calzan.

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

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

12, 15, 20 horas sin parar, porque si para, algo le sucede; eso es un peligro tremendo.

Termino con lo siguiente: creemos que esto evitaría todo lo que está pasando, porque, más allá de generar leyes, es precisar las que tenemos. Asimismo, que el mapa de estacionamientos se ejecute. Los mapas de estacionamientos que nos han presentado son para el 2029, pero los problemas los tenemos hoy.

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

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

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

La señora **STANGE,** doña Heidi (presidenta del Sindicato Interempresa de Conductores de Camiones del Sur).- Nuestro sindicato se formó el 21 de abril de 2018. En la lámina está nuestro registro único sindical y nuestro RUT. En 1997 se modificó la Ley de Tránsito, en el sentido de diferenciar a los conductores antiguos de los nuevos, buscando especializarlos y profesionalizarlos, para lo cual deben asistir a una escuela de conductores y pasar ciertos tramos para ejercer esta labor. En la lámina aparecen las medidas de un camión. ¿Por qué las indico? Porque hoy en día manejo un camión articulado para 45 toneladas, lo que equivale a más o menos 20 mil sacos de papas que le podrían caer a uno en caso de un accidente. Lo digo para que tengan más o menos una idea de lo que puede ocasionar un camión.

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

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

muestra todos los peajes que hay entre Santiago y la localidad de Pargua, Región de Los Lagos, que son doce. Es decir, son 12 veces que nosotros, como conductores, tenemos que detenernos a velocidad cero; son doce veces que tenemos la posibilidad de ser víctimas de un delito, robo, asalto o secuestro. Acá hay unos indicadores de SalmonChile -esa es nuestra fuente- que muestran la cantidad de robos que ha habido durante estos últimos años y, como pueden ver, en 2020 fue cuando más robos se produjeron. Pero, como esa cifra puede variar de un año a otro, eso no significa que este año no nos puedan hacer papilla en carretera. En las regiones del Biobío y en la de Los Lagos es donde más delitos se producen. En la lámina anterior se señala lo mismo, es decir, que tenemos doce veces más posibilidades de ser abordados.

Junto con estas doce veces en que podemos ser asaltados, secuestrados, como conductores sufrimos problemas psicológicos, traumas, ansiedad y un trauma posterior, sumado a otros trastornos, tales como diarrea, falta de memoria, ataques, dolores de cabeza y problemas de concentración, que son cosas que nos influyen al momento de estar atentos a las condiciones del tránsito, para ejercer bien nuestra labor y no generar daños colaterales a terceras personas.

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

Los tipos de estrés postraumático.

1. Volver a experimentar los síntomas. Tenemos *flashback,* que son los más peligrosos que podemos sufrir en carretera. ¿Qué pasa con esto? Como les dije, nosotros manejamos 1.300 kilómetros entre Quellón y Puerto Montt. Si bien es cierto estamos muy concentrados en carretera, viendo todo lo que se nos viene y lo que nos pasa, igual tenemos tiempo para pensar y para pasar exactamente por el mismo lugar donde ya hemos sido abordados o hemos tenido alguna situación en la cual hemos sentido que nuestra vida o nuestra integridad han estado en peligro. Entonces, cuando se generan estos pequeños recuerdos vienen los problemas en la conducción.

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

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

4. Los síntomas cognitivos.

Los síntomas permanecen porque quizá en el momento no fueron abordados como se debiera. A veces, cuando un conductor es víctima de

este delito, no lo denuncia, justamente por lo que decía don Freddy Martínez. Después, el trámite no se lleva a cabo, porque en muchos lugares a uno lo roban, lo asaltan o le hacen encerronas o definitivamente lo secuestran. Mi papá fue secuestrado por un día y medio y sé muy bien lo que es no saber dónde está tu papá, si va a volver bien, sin dientes o con un brazo menos. Uno no lo sabe.

Entonces, estas cosas se empiezan a reflejar. Es decir, si el conductor y su familia no son abordados y tratados eso se verá reflejado en que el conductor no hará un trabajo óptimo y su familia se encontrará en crisis y se abrumará cada vez que vea salir a su marido o a su mujer -porque hoy vemos muchas conductoras-, porque no saben si van a volver o no. El efecto postraumático es miedo, temor; uno cambia las rutinas y las costumbres. Hay dos tipos de salud mental: la médico-farmacológica y la psicoterapia clínica. Las fuentes son el Ministerio de Obras Públicas (MOP), la Revista Médica de Chile, la Biblioteca del Congreso Nacional y SalmonChile.

Por sobre todas las cosas, les quiero dejar un artículo de la Revista Médica, donde se habla sobre los traumas y los daños que se ocasionan respecto de los asaltos. También sufrimos un estrés social por todo lo que se publica en los medios de comunicación, por lo que se dice a través del boca a boca, en las redes sociales, donde día a día se informa cada asalto, cada secuestro, cada quema de camión y cada portonazo. Entonces, hoy en día la gente ha tenido que cambiar sus rutinas, su forma de vivir y todo esto, como dije, nos afecta como conductores

* * * * *

- Servicio de Impuestos Internos.[13]

Asisten la **subdirectora de Fiscalización, señora Carolina Saravia, y el subdirector jurídico, señor Marcelo Freyhoffer**, ambos del Servicio de Impuestos Internos (SII).

La señora **SARAVIA**, doña Carolina (subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Esta presentación dice relación con las labores de fiscalización que ha desarrollado el servicio en la comercialización de especies hidrobiológicas; sin embargo, también haremos un foco en todo lo relacionado con los salmones, específicamente respecto de su robo.

---

[13] Idem a la anterior.

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

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

En particular, respecto de empresas dedicadas al cultivo del salmón, tenemos 53 empresas. Estas, considerando su casa matriz, están dentro de la dirección de Grandes Contribuyentes y en otras direcciones regionales específicas. El total de las empresas dedicadas al cultivo de salmón están activas. De hecho, todas ellas presentan sus declaraciones de IVA mensualmente. Algunas presentan declaraciones con impuesto adicional; asimismo, respecto de sus declaraciones de renta.

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

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

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

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

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

En Puerto Montt, de los controles efectuados en mercados, no detectamos irregularidades. Sin perjuicio de ello, lo que sí hemos detectado, pero que no se relaciona directamente con el robo de pescado, es al menos una solicitud de IVA exportador respecto del rubro de salmones, pero que no tenía relación directa con especies robadas. Era un tema básicamente tributario. En Concepción también se realizaron diversas acciones de fiscalización que involucraron operativos conjuntos con Sernapesca, con las policías, inspecciones en puntos de venta, entrevistas a los contribuyentes, y tampoco en terminales pesqueros -que fue parte de las denuncias que recibimos- detectamos inconsistencias. De hecho, en Concepción se percibe que hay una cadena bien clara entre un productor, distribuidores mayoristas y quienes venden el pescado en los terminales pesqueros o en las diferentes ferias, en general.

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

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

En estos procesos de fiscalización tenemos hartas oportunidades, especialmente desde el punto de vista de la coordinación y la planificación, para lograr mayor efectividad, y esto tiene que ver con la complejidad de revisión en los lugares donde tenemos que ir a fiscalizar.

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

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

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

El señor **FREYHOFFER** (subdirector jurídico del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- Como bien comentaba la señora Carolina Saravia, eso es en relación con lo que son los procesos para la determinación fundamentalmente de diferencias de impuestos y cumplimientos tributarios que realiza el servicio. Sin perjuicio de lo anterior, en el ámbito de la pesca se podrían generar algunos delitos que están tipificados en el Código Tributario, no específicamente para la pesca, pero sí para lo que es el comercio ilegal de especies. ¿Qué ilícitos podrían estar relacionados? El del artículo 97, número 8,

del Código Tributario, que se refiere al comercio ejercido a sabiendas -un conocimiento- sobre mercadería, valores o especie que no hayan cumplido con las exigencias legales relativas a la declaración y pago de impuestos. Y tiene asignada una pena de multa y, además, una pena privativa de libertad.

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

De lo que tenemos históricamente, específicamente en cuanto al salmón, es una sentencia de 2018, del Juzgado de Garantía de Ancud, en que se condenó a dos contribuyentes por los delitos a los que hacía referencia -artículo 97, números 8 y 9-, que fueron detectados mediante un control vehicular que se efectuó respecto del transporte que se estaba realizando, incautando camiones con más de 6.000 kilogramos de salmón sin existir la documentación tributaria de respaldo que acredite el origen y destino de la mercadería. Es destacable el fallo, porque es condenatorio y, además, acoge de forma íntegra la tesis del servicio, y condena por delito consumado pese a que se detectó durante su transporte. Eso sienta una jurisprudencia bien interesante a la luz de la penalidad que puedan tener las acciones del servicio en el ámbito penal.

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

actualmente considera la legislación exclusiva para el director del servicio de querellarse por delitos tributarios.

Para eso, se realiza un proceso de recopilación de antecedentes que permite fundamentar la acción penal del servicio. Que esta sea seria, fundada y con los antecedentes que permitan avanzar en la investigación posteriormente al Ministerio Público. Actualmente, en este ámbito tenemos un proceso recopilatorio en el servicio -específicamente la dirección regional de Puerto Montt- sobre comercialización o utilización de salmones de forma ilegal. El proceso está en desarrollo y de acuerdo con los antecedentes que arroje este proceso recopilatorio, podría materializarse en una nueva querella por parte del servicio para someterle a la investigación del Ministerio Público en los próximos meses.

Consultas formuladas a los expositores.

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

El señor **SCHUBERT**.- Quiero hacer varias preguntas rápidamente y espero que la respuesta sea super concisa. Tenemos harta información y agradezco los detalles de lo que han señalado. El señor Freddy Martínez señaló que tenemos acuerdos con la autoridad. Si así lo estima, me gustaría que respondiera, *grosso modo,* a qué cosa se ha comprometido la autoridad, quién es la autoridad con la que suscribió esos acuerdos y si estos se han cumplido total o parcialmente o de ninguna manera. Usted manifestó que una autoridad señaló lo siguiente: “Si usted quiere que lo visite, no me hable del estado de sitio”. ¿Quién es esa autoridad que le pide aquello? Asimismo, me parece haberle escuchado o entendí que muchos de los delincuentes tenían acento extranjero. ¿Puede precisar de qué origen sería ese acento?

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

Finalmente, la señora Carolina Saravia habló de trazabilidad y de muchos controles. ¿Cómo es posible entonces que, con tanto control que realizan, en la práctica se termine vendiendo salmón sin tener claridad de su origen en mercados y terminales pesqueros, como, por ejemplo, en el de

Angelmó? ¿No hay una trazabilidad respecto del salmón? ¿No podemos saber si un determinado salmón es el mismo de la factura o es uno distinto y simplemente se trata de una factura de otra compra diversa? De igual modo, usted dijo que hacían muchos controles en Semana Santa en conjunto con el Sernapesca, pero ¿con qué frecuencia se realizan esos controles? ¿Son permanentes? ¿Se realizan todo el tiempo? ¿Tienen el personal suficiente para aquello y en qué horario lo realizan? ¿Lo hacen fuera de horario de oficina o solo en horario de oficina, de lunes a viernes? Usted también dijo que hay contribuyentes que generan dudas en la emisión anómala de documentos. Perfecto, hay dudas. ¿Qué resultado han arrojado esas dudas? ¿Han logrado fiscalizar y sancionar a alguien respecto de alguna emisión anómala? Por último, usted indicó que había que buscar trazabilidad mejorada con Salmón Chile. Entonces, ¿usted entiende que no hay trazabilidad o esta existe, pero no es suficiente? ¿En qué han terminado con Salmón Chile? En el fondo, es muy lógico lo que usted señala, pero ¿qué ocurre con eso? ¿Cuándo vamos a tener una trazabilidad? ¿En qué topamos para que exista? ¿Hay que invertir en tecnología? ¿Esa inversión la hace la industria o el fisco? En el fondo, son montos grandes y es una industria. Lo importante sería saber exactamente quién debe invertir y de manera rápida para lograr los controles necesarios.

El señor **BÓRQUEZ**.- Me gustó la presentación de la señora Heidi Stange, porque enfocó el robo de salmones desde otro punto de vista. En ese sentido, ¿hay alguna estadística en cuanto a las licencias que tienen los conductores por el tema de la salud mental? ¿Existen tratamientos? De una u otra forma, cuando una persona no puede conducir debido a una enfermedad, ¿hay algunos planes para hacer reemplazos y ese tipo de cosas? Me gustaría ahondar más en las estadísticas, específicamente en lo referente a la salud mental de los conductores, porque es un punto que vemos desde otro prisma. Vemos cuántos salmones se roban, pero no estamos viendo la parte humana, a lo que ustedes enfocaron en su presentación. ¿Tenemos a mano las estadísticas de los conductores? ¿Podemos hacer algo con otro ministerio, que puede ser el de Salud, o bien podemos ver cómo esta comisión plantea el tratamiento desde el punto de vista de la salud mental?

El señor **BERGER**.- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a quienes hoy están exponiendo sobre esta temática bastante importante. De alguna forma, esta comisión se creó justamente para entregar algunas recomendaciones a las autoridades, a fin de minimizar los efectos negativos por todos conocidos en el transporte de salmones. Quiero dirigirme al Servicio de Impuestos Internos, porque, con esta exposición y con otras, queda claro que existen patrones comunes en las empresas ilegales que se dedican al robo de salmón, de la madera y, por supuesto, del cobre, ya que funcionan más o menos en forma similar. Sin duda, eso deja en evidencia el avance que han tenido estas bandas delictuales en el ámbito del crimen organizado. Por lo tanto, se genera un

impacto importante en los principales sectores productivos del país. Estamos hablando de los pescados, en específico del salmón, de la madera y del cobre, todos sectores productivos bastante estratégicos.

Lo anterior demuestra la necesidad de fortalecer los distintos organismos dependientes de la administración del Estado, entre los cuales están las policías —Carabineros e Investigaciones—; la fiscalía; la Directemar, dependiente de la Armada de Chile, y por supuesto el Servicio de Impuestos Internos. En razón de ello, ¿el Servicio de Impuestos Internos cree que cuenta con las herramientas necesarias para enfrentar el crimen organizado? ¿Falta mejorar algunos aspectos de legislación para fiscalizar de manera más eficiente? Incluso, no sé cómo están ellos en su estructura interna, es decir, en cuanto a la parte organizativa y de personal. A lo mejor les falta personal u otros medios. Ni siquiera sé cómo está la coordinación con los demás entes de la administración del Estado que dicen relación con el tema. De manera que me gustaría conocer más del Servicio de Impuestos Internos a ese respecto.

La señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- A la señora Carolina Saravia. ¿Usted cree que la legislación tributaria hoy es suficiente para combatir este tipo de delitos, teniendo en cuenta que la legislación no ha sido modificada desde hace bastante tiempo? A mi juicio, es necesario revisarla y, a lo mejor, establecer lo mismo que en otras situaciones. Ahora bien, mi siguiente consulta es para la señora Heidi Stange. ¿Usted cree que existe colaboración entre el Ministerio Público y Carabineros para hacer la denuncia o, de acuerdo con lo que se sabe, hay muchos delitos que quedan sin denunciar?

(La señora Heidi Stange interviene con apoyo de contenido audiovisual.)

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

Respuestas y a las consultas formuladas y debate de la Comisión.

El señor **MARTÍNEZ**, don Freddy (presidente de la Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur).- Respecto de la primera consulta del diputado Schubert, el 6 de mayo de 2022, a este presidente, después del señor León Vilarín, quien fue presidente hace cincuenta años, se le aplica la Ley de Seguridad Interior del Estado, la que estuvo en vigencia hasta las 3 de la tarde del día siguiente. En esa oportunidad, lo comunicó la entonces ministra del Interior Izkia Siches por cadena nacional. A las 10 de la mañana del día siguiente, me llama por teléfono don Manuel Monsalve Benavides y me pregunta si podemos conversar. Entonces, le dije: “Nosotros siempre hemos estado

dispuestos a conversar, ministro". Me respondió: "Yo no tengo ningún problema en conversar si usted viene acá o si yo voy para allá, pero si usted me habla y sigue sosteniendo o solicitando estado de sitio, no tenemos nada que conversar".

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

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

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

El 70 por ciento de los movimientos de flota articulada se concentra entre Puerto Montt y Santiago, y el 60 por ciento está circunscrito entre Puerto Montt y la Región del Biobío. Por lo tanto, la densidad de flota de esa zona es tremenda. Entonces, pedimos y sugerimos puntos específicos para estacionar. En el gobierno anterior, dijimos al ministro Delgado y al subsecretario Galli que no hicieran estacionamientos en la zona de Las Maicas ni en la zona de Púa, porque eran lugares donde nadie se iba a estacionar. Ahí se invirtieron 10.000 o 20.000 millones de pesos, que están botados. Y hoy día van a seguir con la misma; van a seguir al lado de Mulchén, donde ya estamos en zona roja, donde ustedes ven los atentados que hay allí.

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

Por lo tanto, en los contratos de primera generación pedimos un primer acuerdo, el 7 de mayo, al subsecretario Monsalve. Se

incorporaron medidas de seguridad para los estacionamientos de primera generación, que son escasos, pero solo a aquellos que no contemplaran las licitaciones viales de 1990. Esas medidas eran cámaras, guardias, iluminación, pero no se ha hecho nada de eso. Segunda generación de contrato -la mayoría son chinos-: Talca-Chillán Viejo, Chillán Viejo-Collipulli, y sigue hacia adelante. No tenemos claridad. Hemos pedido que se nos indique, en esa materia, cuál es el cambio o qué es lo que van a mantener estos estacionamientos, y la capacidad. No tenemos claridad respecto de ese tema.

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

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

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

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

Respecto de las licencias médicas, no hay una estadística propiamente tal, porque, como vimos, el colega no pidió licencia médica, porque detrás de eso hay un daño económico hacia el conductor. Si el conductor no trabaja, no tiene mayor ingreso. Generalmente, el conductor trabaja por un sueldo base y el resto no es imponible. Entonces, al llegar a la ACHS o a una mutual, el sueldo que va a ser cancelado es mínimo; va a recibir 400.000 pesos, en circunstancias de que trabajando activamente percibe un 1.000.000 o 1.200.000 pesos para el bolsillo. Tenemos acá al colega Luis Garrido, quien fue asaltado en Pargua. A él le pusieron un cuchillo en el cuello y tiene la mano cortada. Tenemos también el caso del colega Víctor Leiva, cuyo hermano estuvo secuestrado una noche. Pero eso es para infundir miedo y que la persona esté desubicada, lo que hace que las policías se pierdan un poco.

Sobre la colaboración entre el Ministerio y Carabineros. Considero que no hay un trabajo conjunto que sirva realmente, porque uno hace las denuncias y todo lo demás. Si esa estadística real no está, es imposible legislar, porque ustedes no tienen una estadística real, y dicen que es una minoría. Lo que pasa en realidad es mucho más macro, superior a lo que figura en las estadísticas.

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Quiero hacer una consulta para que puedan profundizar en el tema de la trazabilidad, en relación con este producto, si se conoce su origen, su destino, me refiero a la acreditación de origen legal, que también está vinculada a Sernapesca: por qué y cómo ingresa ese producto al terminal pesquero de Santiago, si no se sabe o no se acredita su procedencia.

La señora **SARAVIA**, doña Carolina (subdirectora de Fiscalización del Servicio de Impuestos Internos) [vía telemática].- En primer lugar, me gustaría indicar que todo lo que voy a responder tiene que ver con el contexto de las facultades del Servicio de Impuestos Internos, es decir, la aplicación y fiscalización administrativa de las disposiciones tributarias. En ese contexto, hemos detectado patrones comunes en situaciones de robo de mercadería. Los patrones comunes son bien claros. En el último tiempo también hemos informado, a través de medios de prensa, nuestros planes de gestión, relacionados con la creación de empresas falsas, la emisión de documentos tributarios falsos, los cuales, en algunos casos, son utilizados por contribuyentes verdaderos para disminuir los impuestos. Estos delincuentes aprovechan toda esta cadena, que es formal desde el punto de vista tributario, para generar ingresos.

En ese sentido, respecto de la legislación que falta, no tenemos una apertura del secreto bancario que nos permita detectar, en forma ágil y rápida, situaciones en donde pueda haber involucrado robo de mercadería a gran nivel. En este punto, me gustaría indicar que respecto de los controles que hacemos no solo los realizamos en horarios de oficina -de 8.00 a 18.00 horas-,

sino también en otros, como también los sábados y domingos, temprano. Por supuesto, todos estos controles son muy coordinados con Carabineros o la Policía de Investigaciones, dependiendo del control de que se trate. En este caso también tenemos una coordinación y una mesa de trabajo permanente con Sernapesca.

Respecto de la trazabilidad desde el punto de vista tributario, no tenemos un sistema de trazabilidad para los salmones. Sí entiendo que Sernapesca tiene sus disposiciones en esta materia, pero yo no podría entrar a profundizar en ellas porque no las conozco, no son de mi competencia. ¿Cuál es el problema? Que, dado el mismo patrón, que comenté al inicio de la respuesta, lo que podemos detectar es el transporte de mercadería con documentación tributaria verídica, y eso podemos validarlo. Una vez que validamos esa documentación tributaria consideramos que el contribuyente está cumpliendo, pero no tenemos forma de saber si el producto que viene dentro de ese camión es o no de una empresa real o es un producto falso. Esas labores pueden ser coordinadas dependiendo de los sistemas de trazabilidad que tengan las mismas empresas o el Sernapesca.

Ahora, hay muchos sistemas de trazabilidad. Por ejemplo, si pudiese dar una recomendación -aunque ya me estoy saliendo del tema tributario– considerando el sistema de trazabilidad que tiene la empresa o que pudiese establecer Sernapesca, si esos códigos se pudiesen incorporar en las guías de despacho y después en las facturas electrónicas, ahí sí podríamos hacer un control de la cadena completa. Pero tiene que existir ese sistema desde el punto de partida para que lo pudiésemos utilizar y hacer controles en procesos automatizados y apoyar a todo el control de la cadena completa. Eso hoy no existe.

- Directora del Servicio Nacional de Aduanas señora Alejandra Arriaza. [14]

En el marco del objetivo de la comisión queremos comentar cuál es la participación de nuestro servicio en la cadena logística que pudiera tener el robo de salmones, entendiendo que específicamente la función del Servicio Nacional de Aduanas es intervenir el tráfico internacional para la fiscalización, control y vigilancia de nuestras fronteras y el flujo que se produce a través de ellas para la protección del país. Asimismo, para las mercancías que ingresan o salen de nuestro país se asegure el cumplimiento de todas aquellas normativas que hayan sido establecidas.

---

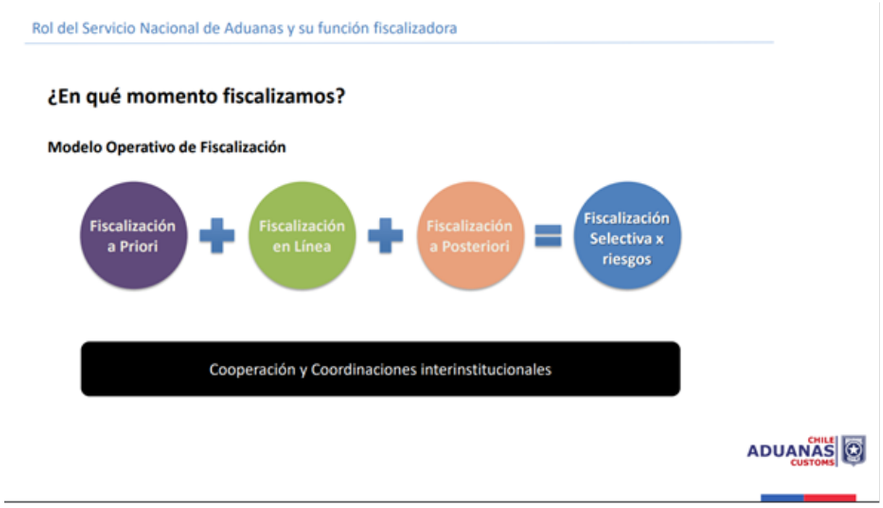
[14] Disponible en sesión 7a, celebrada en martes 12 de marzo de 2024.

En ese punto, el Servicio Nacional de Aduanas se encuentra presente en 16 direcciones regionales y administraciones de aduana a lo largo del país. Hoy cuenta con aproximadamente 2.050 funcionarios y funciona en más de 112 puntos de control permanentes. Adicionalmente, superan los 150 puntos de controles ocasionales o temporales que se habilitan, dependiendo del lugar donde se encuentran. Además, está presente desde Arica a Punta Arenas o de Visviri a Puerto Williams, que son los puntos de control principales, con atención los 365 días del año, 24/7. En los puntos establecidos en todo minuto hay un aduanero o una aduanera funcionando a través de tecnología no invasiva, equipamiento para la fiscalización y equipamiento en general para desarrollar y apoyar la labor que hacen nuestros funcionarios en las fronteras de nuestro país.

Adicionalmente, hay que considerar que en la actualidad en nuestras fronteras para temas de contrabando o tráfico ilícito se utilizan pasos no habilitados, los que no se encuentran bajo jurisdicción del Servicio Nacional de Aduanas, sino de Carabineros de Chile. En el caso del decreto de fronteras críticas de las Fuerzas Armadas, les corresponde ese control. Los demás delitos de contrabando que se comenten a través de pasos no habilitados, que no sean ilícitos como armas o drogas, son jurisdicción de nuestro servicio. Nuestro marco legal se rige por la ley orgánica del Servicio, que es el decreto con fuerza de ley N° 329, de 1979; la Ordenanza de Aduanas, que su última modificación relevante fue en 2004. En este caso, los ilícitos que pudieran ser objeto del cometido de la comisión investigadora se refieren al artículo 168, de contrabando, o al artículo 169, que corresponde a una declaración maliciosamente falsa del origen de la mercancía, del peso, la cantidad o contenido, principalmente para los efectos de su exportación. La norma administrativa es la resolución N° 1.300, de 2003, que es el compendio de normas aduaneras que tiene todos los procedimientos.

¿En qué momento interviene el Servicio Nacional de Aduanas? Estamos hablando de una industria extractiva, que tiene una cadena logística y transferencia que escapan a la jurisdicción del Servicio Nacional de Aduanas; es decir, lo que sacamos de la cadena logística, previa a la operación de comercio exterior, es información para hacer una fiscalización, que nos debe llegar y así se manifiesta de manera anticipada al Servicio para su control y fiscalización. Todas las tramitaciones, tanto de importación como de exportación, son electrónicas en Aduanas desde 1997. Estos contienen un sistema de selectividad que está desarrollado en base a perfiles de riesgo. Por lo tanto, toda operación que se desarrolle en comercio exterior pasa en el ciento por ciento por un proceso de selectividad y análisis de riesgo: primero, el que se desarrolla basado en gestión de riesgo en nuestro propio sistema de inteligencia y, segundo, por los analistas de nuestras unidades de Inteligencia y de Análisis, tanto central como en cada una de las Aduanas distribuidas en las regiones del país. Esto se hace antes de la llegada de las mercancías al punto de ingreso de salida.

Dicho proceso se grafica en la siguiente imagen:



En el caso de las exportaciones, toda mercancía tiene que remitir por lo menos 24 horas antes al Servicio Nacional de Aduanas un primer mensaje de declaración de exportación, señalando la intención de exportar y la mercancía de que se trate. A eso se le llama DUS primer mensaje. Ahí se produce un proceso de fiscalización previa y el Servicio Nacional de Aduanas, a través del propio sistema, además de revisar los documentos disponibles, le responde al agente de aduana o al operador que está desarrollando la exportación, si está autorizado a presentarse en la zona primaria del punto de embarque de las mercancías. Una vez que el operador recibe esto, emite una guía de despacho cuando tiene la mercancía en el vehículo, para presentarse en la zona primaria aduanera, donde se hace un cruce del ingreso del par DUS/Guía. Es decir, nuestro sistema tiene que transmitir electrónicamente la guía de despacho de la exportación con la información, que fue transmitida antes y autorizada, al momento de presentarse en el ingreso de zona primaria, o sea, en las puertas de los puertos o aeropuertos, ya que esta cadena tiene un importante tráfico a través del aeropuerto de Santiago.

Luego, se produce un cruce de información, se condice con el vehículo que está presentando las mercancías, que está físicamente, y se autoriza el ingreso a zona primaria. Ahí hablamos de fiscalización en la línea, que quiere decir que la mercancía está presente cuando se desarrolla el proceso de fiscalización. En ese minuto el analista puede decidir si la carga pasa a algún tipo de revisión o si queda disponible para ser embarcada y seguir con su proceso de exportación. Después, se produce el momento del embarque y en la actualidad el Servicio Nacional de Aduanas tiene facultades para desarrollar una fiscalización dos años después, principalmente tributaria, o tres años si hay dolo. En el caso de que se trate de mercancías de origen ilícito, que podría ser el caso de mercancías robadas, además de tener la posibilidad de terminar en una denuncia por un

delito, las penas aumentan al doble, en el caso de que el origen sea ilícito, como el robo. Lo mismo ocurre para nosotros esta misma cadena, este mismo procedimiento, desarrollamos en el caso de la madera, en el caso del cobre, que también tienen análisis de riesgo o alertas de riesgo de este mismo tipo de ilícitos.

Por lo tanto, nuestra fiscalización se desarrolla posteriormente a que se produzca la exportación o la importación misma, porque tenemos facultades para perseguir tributariamente o para denunciar algún delito o alguna infracción a cualquier otra normativa. Por supuesto, y en forma paralela a eso, mantenemos coordinación permanente interinstitucional. Tenemos una mesa con actores tributarios, con el Servicio de Impuestos Internos, en la que trabajamos alertas de, por ejemplo, robo de madera, porque, como he dicho, cuando se transmite la información para la exportación debe venir con toda la documentación correspondiente. Es decir, existe una guía de despacho y después una factura.

En el caso de los salmones, como normalmente o en algunos casos no es una venta a firme, es decir, se vende en ferias, en remates, en bolsa o en el lugar de destino, el exportador tiene la posibilidad de legalizar hasta 270 días después de producida la venta. Eso también tiene un sentido tributario no solo por el ilícito que se pueda cometer en el mercado interno respecto del robo, sino que también importa la valoración y el efectuar correctamente la exportación, porque, además, el exportador tiene derecho a solicitar y percibir la devolución del IVA exportador.

Esa gestión también es relevante tributariamente, porque tiene un impacto en la hacienda pública. Cuando se presentan los documentos viene toda la exportación. Obligatoriamente son documentos de base y no podría pasar en nuestro sistema, si no tuviera una guía de despacho y, posteriormente, una factura y los documentos de base. En este caso, tratándose de productos del mar, corresponden a una acreditación del Servicio Nacional de Pesca, que es requerida para la exportación. Dentro de esa acreditación del Servicio Nacional de Pesca, se incluye la acreditación de origen legal. Entonces, si bien la operación viene con una carpeta de despacho, ya que el sistema no permite, si no está en esa documentación, tramitar una exportación, nuestra fiscalización posterior es con los otros organismos para verificar si alguna de esas verificaciones ha sido vulnerada de alguna forma.

A la consulta si son 200 días para remitir la factura, respondió que son 270 días cuando la venta es no afirme. Cabe señalar que la logística es como se aprecia en la lámina, pensando en que, en una industria extractiva como esta, la intención de exportar se produce en el lugar del exportador y después se generan los documentos de tránsito interno al país. Asimismo, la cobertura de la operación se hace a través de un operador logístico, sea en la cadena logística o en su conservación, ya que, tratándose de productos

del mar, requieren una certificación de la autoridad sanitaria, la cual es entregada por el Servicio Nacional de Pesca, y por eso es relevante toda la fiscalización previa. Mientras tanto, y en forma paralela, nos debe enviar la documentación de ese despacho, que lo hace representado por un agente de aduanas, y del embarque en el puerto de origen o aeropuerto. Posteriormente, viene el transporte internacional y llega a puerto de destino, donde se produce la materialización de la importación y para nosotros la materialización de la exportación efectiva y su correspondiente cierre del despacho aduanero, con toda la documentación que corresponda.

Lo anterior, se ilustra mediante la siguiente imagen:

En cuanto a nuestras operaciones de fiscalización, las aduanas tradicionales fiscalizan operación por operación. Normalmente el Servicio Nacional de Aduanas estaba acostumbrado, respecto de su selectividad, su análisis de riesgo y su inteligencia, a determinar si la operación que tenía enfrente, fuera de importación o exportación, era riesgosa o no. Desde hace años, con la aparición y el incremento del crimen organizado transnacional, los datos internacionales establecidos por la Organización Mundial de Aduanas señalan que, producido un contrabando, en cerca del 80 por ciento de los casos de contrabando internacional hay una organización por detrás para cometerlos.

En Chile eso es denominado crimen organizado transnacional. Por ello, hemos complementado nuestra fiscalización con una capa adicional de inteligencia, que ya se venía dando, pero que hoy hemos formalizado, con un Departamento de Inteligencia Aduanera, además del trabajo específico con la Subdirección de Fiscalización. Todo ello permite elevar alertas que establezcan, en los ilícitos que vamos encontrando en la fiscalización que vamos desarrollando, un modus operandi de algunas actuaciones, el cruce de

operadores, los comportamientos de los mismos, cuando se nos empiezan a repetir los ilícitos o se relacionan, por ejemplo, ciertos RUT, empresas, SPA, etcétera, que nos permitan establecer que puede haber un cruce de comportamientos que señalen que hay una organización para desarrollar ciertas operaciones. Y el proceso está ahí, principalmente con una capa analítica de los riesgos. Es decir, si detecto un contrabando, hoy no solo denuncio ese contrabando y presento una denuncia o querella posteriormente ante la justicia, sino que también establezco o alimento el sistema, esta capa analítica de riesgos que se van produciendo, para determinar si se trata de una operación aislada o bien se relaciona con otras cosas.

Actualmente, estamos trabajando en fortalecer las competencias de análisis e investigación, con la mirada del crimen organizado y el lavado de activos. También hay que hacer seguimiento a eso, porque las operaciones de contrabando a veces son la base para cometer otros delitos, como el lavado de activos. Por ejemplo, uno de los casos más antiguos y conocidos donde se produjo una sobrevaloración de la exportación fue el de la empresa Lozapenco, por cuanto no solo se vulneró la hacienda para recibir mayor devolución del IVA exportador, sino que también para justificar ingresos o dineros.

En consecuencia, nuestras operaciones no solo las seguimos por la posibilidad del contrabando in situ, sino también por el impacto que pudiera tener en delitos conexos. En ese plan también hemos establecido desde el año pasado un programa de incorporación de tecnología para los puntos de control estratégico. Además, estamos trabajando en la incorporación principalmente de la zona norte. Hoy, respecto de la zona sur, hemos firmado convenios con Biobío para la incorporación y renovación de equipamiento de tecnología no invasiva en los puertos de Coronel, Lirquén y Talcahuano. Desde luego, eso nos entrega apoyo a la fiscalización que hacen los analistas y especialistas aduaneros que permiten determinar, a través de los rayos o las imágenes que se pueden ver de la carga, una posibilidad o un riesgo más para efectuar una apertura de la carga. Tenemos participación activa en las mesas de trabajo y convenios de intercambio de información. En este caso, trabajamos con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública en los protocolos de las unidades de Coordinación Estratégica que existen en las macrozonas norte, centro y sur, donde tenemos funcionarios permanentes designados con exclusividad para esas mesas de trabajo, donde, además, concurren la Policía Marítima, la Policía de Investigaciones de Chile y Carabineros de Chile. Lo que allí se hace es implementar una fuerza de tarea, en la cual se cruzan los distintos riesgos que determinan las instituciones y se establecen operaciones en conjunto.

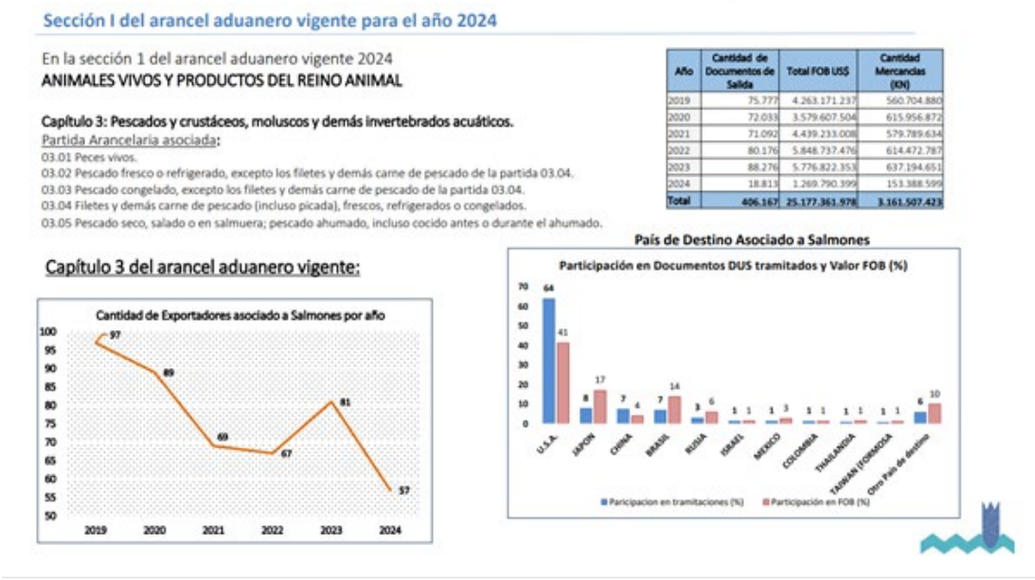
Adicionalmente, estamos participando en el Programa Global de Contenedores. Tenemos certificado el Puerto de San Antonio por este programa de Naciones Unidas y de la Organización Mundial de Aduanas, y

estamos incorporando a otros puertos del país. Esto también nos permite acceder a distintas bases de datos internacionales, además de la materia aduanera mediante la red RILO (Regional Intelligence Liaison Office), respecto de lo cual nuestro servicio de aduanas tiene la Presidencia pro tempore, con un funcionario a cargo de dicha red para generar intercambio de información aduanera de riesgo, principalmente en materia de droga y delitos conexos. De igual forma, estamos trabajando en el proyecto de interoperabilidad entre los servicios de Hacienda para hacer un seguimiento tributario. Prueba de ello son los casos de robo de madera, de salmones y de cobre. Como el delito, la infracción o el ilícito se produce antes de la llegada a nuestra jurisdicción, en estos casos, nos interesa determinar que no exista riesgo de vulnerar el origen legal de las mercancías que se están exportando por parte de nuestro país, porque a nosotros nos llegan con factura, con guía de despacho, por decirlo así, blanqueada la situación.

Por consiguiente, la única forma de determinar que estos pudieran tener un origen ilícito, porque es muy difícil, sobre todo cuando se trata de recursos naturales de este tipo, determinar que es ese y no otro, a diferencia de la mercancía más material, como los vehículos, que tienen un VIN, que tienen un número de registro u otro; en el caso de lo extractivo, no; en el caso de los recursos naturales, no lo tienen. Por consiguiente, el seguimiento hacia atrás debe ser tributario, y el trabajo con el Servicio de Impuestos Internos es lo que hoy nos pone el mayor desafío para mejorar. Tenemos una mesa de trabajo con la Unidad de Análisis Financiero y con el Servicio de Impuestos Internos; asimismo, a través del Subsistema de Inteligencia Económica y Financiera del Estado, sobre el cual hoy se está discutiendo un proyecto de ley, vamos a tener materializadas unidades de inteligencia, que van a poder compartir información que hoy cada servicio la tiene bajo reserva, de acuerdo con las normativas legales.

Por lo tanto, va a levantar barreras y vamos a trabajar en un subsistema que está acompañado de tecnología, para lo cual, a través del proyecto de modernización del Estado, este está desarrollando un sistema de interoperabilidad que nos permita, además, revisar en línea los documentos y los antecedentes que puedan tener los otros servicios para materializar una operación de exportación e importación. Por supuesto, este trabajo, para este tipo de ilícitos o de irregularidades que se buscan, debe ser mancomunado, debe realizarse con las instituciones del Estado: Fuerzas Armadas y policías, todos aquellos que operen en alguna parte de la cadena logística nuestra. Quiero comentar que esta industria es relevante para la operación de nuestro país. Por ejemplo, en tiempos de pandemia, el 70 por ciento de la carga aérea, lo que sostuvo a la industria aérea, eran salmones frescos y congelados, enviados hacia la Unión Europea o hacia Estados Unidos. Por lo tanto, es relevante también en la industria de un producto fresco que debe llegar en condiciones al mercado de destino.

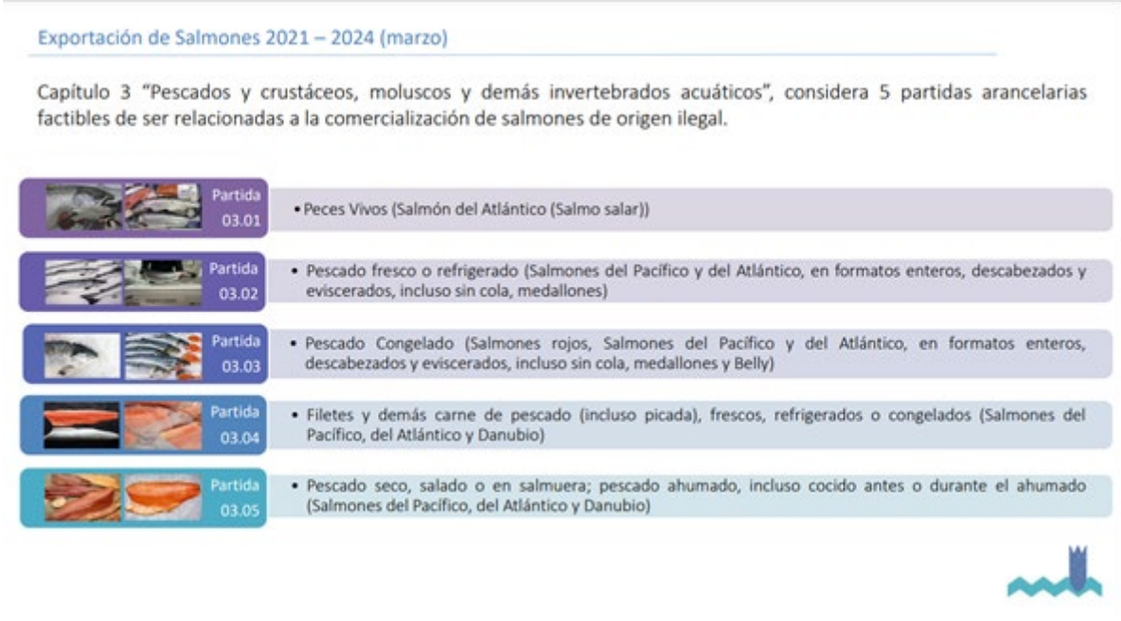
En tal sentido, se acompaña la siguiente lámina:

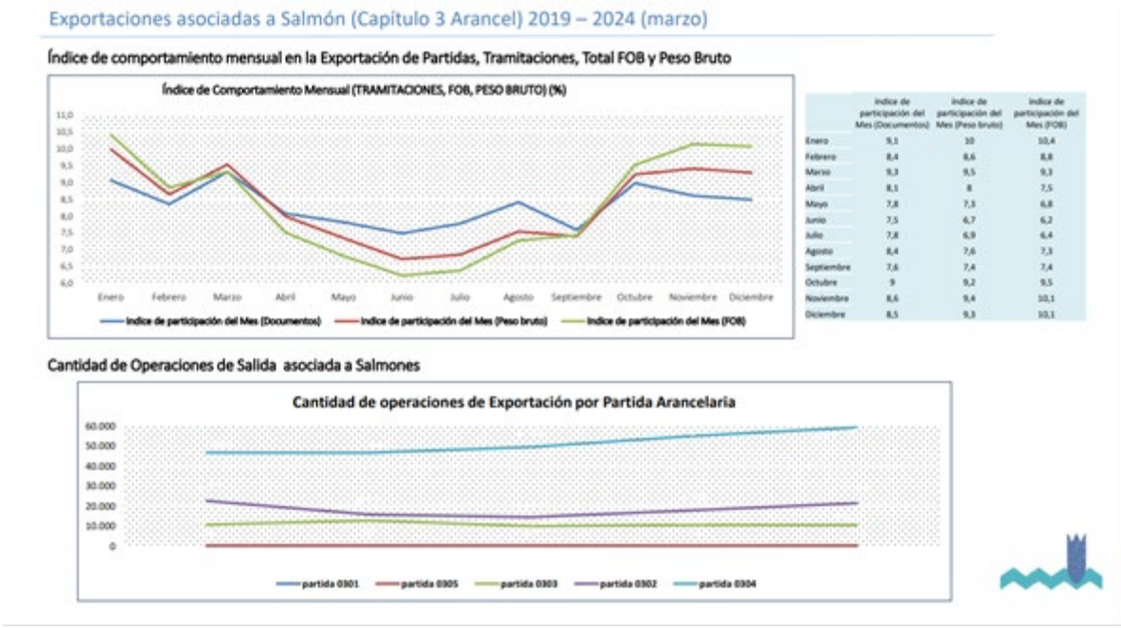


Esto es solo para materializar cuáles son las exportaciones. Así se han comportado. Por supuesto, en 2024, esa caída no es tal, porque es lo que lleva avanzado, pero ese es el comportamiento, teniendo las exportaciones de salmón su máximo peak en 2019 y una afectación durante la pandemia. Claramente, hubo una reposición de la industria en 2023, y esperamos que sigan en alza las exportaciones en 2024. Entonces, se trata de un punto relevante. En cuanto a las estadísticas de exportación, con sus valores y cantidades, se pueden ver nuestros principales socios comerciales. Estados Unidos es nuestro mayor socio comercial en cuanto a este recurso, pero los demás mercados no dejan de ser relevantes, sobre todo la participación de Japón como mercado asiático, y de China, que también crece en esa operación.

¿Qué incluyen las partidas que estábamos viendo? Todo tipo de formato de los salmones, por eso es difícil establecerlo, porque la autorización para exportar que otorga Sernapesca es una trazabilidad de la operación, desde su origen legal, y que el recurso se mantenga en condiciones de inocuidad sanitaria durante toda la cadena logística, hasta que llegue a destino. La cadena logística es muy corta, además, porque es un producto altamente perecible, salvo que el salmón sea congelado, que también es un rubro importante. Sin embargo, en este aspecto también está el salmón fresco y su cadena es corta. Esas son las principales partidas, contenidos y formatos, que son lo que fiscalizamos. Respecto a las exportaciones asociadas a los tipos de formatos que se presentan y la cantidad de exportación por partida arancelaria es más o menos pareja en ese sentido.

Al respecto, se acompañan las siguientes imágenes:





A la pregunta ¿El salmón fresco es lo que más se exporta?, respondió que no, el congelado, en el caso del salmón; pero la exportación del salmón fresco es relevante para el transporte aéreo. Lo que pasa es que tiene un punto entre los mercados de destino que consideran al salmón fresco puesto en el lugar de venta entre los cinco y siete días desde su extracción. Por lo tanto, el esfuerzo de la cadena logística es importante, y en el caso del salmón fresco es una cadena logística corta, por así decirlo. En el caso del salmón congelado, tiene un poquito más de tiempo.

¿El salmón coho es el que se exporta?, respondió que sí. También hay asociado a esto el salmón chino, que tiene bastante salida, pero hay

productos similares, como la trucha salmónida, que es más silvestre, por decirlo así, desde al menos el centro de cultivo. En cuanto a la coordinación, tenemos un convenio de cooperación y colaboración con el Servicio Nacional de Pesca, porque este certifica la operación desde el punto de vista sanitario, pero también certifica el origen legal de las mercancías.

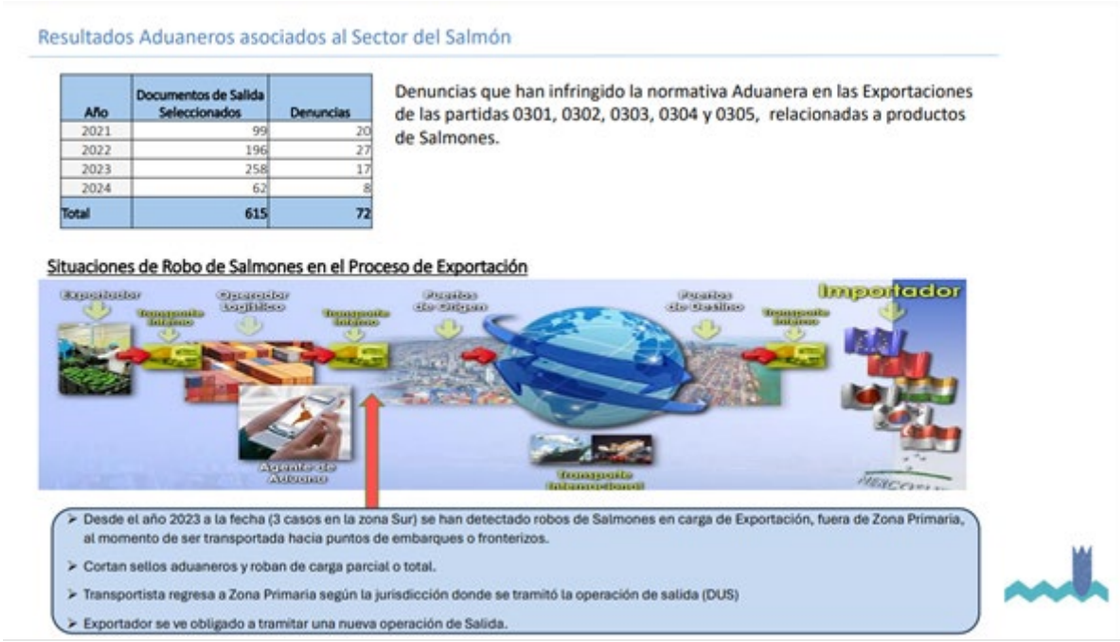
En particular, la única diferencia que tiene es que está un poquito más desformalizado el mercado norteamericano, la exportación de salmones se autoconfiere un certificado y se fiscaliza allá. Por lo tanto, solo requieren la certificación de origen legal, lo organoléptico y la inocuidad alimentaria, son certificados por el propio Estados Unidos a su ingreso, a diferencia de los demás mercados, donde debe certificarse por la autoridad sanitaria competente. Entonces, en este caso, nuestra integración es en sistema; ellos nos transmiten electrónicamente para cada operación, en línea con la operación. Es decir, el sistema de certificación de las exportaciones de Sernapesca es interoperable.

Por lo tanto, nuestro sistema se alimenta a través de la misma clave de la exportación que hace el operador de exportaciones; en este caso, la gente de Aduanas, o en el caso aéreo, son los operadores logísticos. Por consiguiente, se verifica, antes de que se autorice el ingreso de esas mercancías a las puertas del puerto, aeropuerto u otro punto desde el cual se vaya a exportar. Por vía terrestre es menos frecuente, pero con los países vecinos igualmente existe un mercado más acotado en esa área. Por ende, nuestros sistemas de selectividad, ya sea antes de que llegue la mercancía a los puertos o puntos de exportación, mientras estén ahí y en la fiscalización a posteriori, además incluyen esta trazabilidad con los otros servicios y, por supuesto, la interoperabilidad con el Servicio de Impuestos Internos, para poder hacer una selectividad de acuerdo con esos riesgos. Ello se ilustra en la imagen siguiente:

Entonces, ¿qué tenemos en estos hallazgos? En distintas denuncias e infracciones hemos encontrado 21 casos en 2021, en los que la selección ha sido de 99 operaciones, y en la lámina aparecen en total las denuncias que hemos efectuado. Este año ya llevamos ocho denuncias. Ahora son distintos tipos de ilícitos los que se pueden encontrar, pero también hemos tenido casos de robo de salmones en la zona sur, tres casos en 2021, donde hemos detectado una carga de exportación fuera de la zona primaria al momento de ser transportada hacia el punto de embarque. El año pasado ese fue el resultado del trabajo conjunto mediante el convenio con Sernapesca.

Principalmente, ¿cuál es la forma en que se hace? Cortan los sellos aduaneros. Muchas veces, nosotros consolidamos en el lugar, se sella; pero se cortan los sellos, se extraen mercancías, roban la carga total o parcial en los puntos de transporte. Eso no ocurre en la jurisdicción de las zonas primarias aduaneras, pero como esa operación ya está informada para exportarse, ya está cargada en los sistemas, ya se ha producido una fiscalización a priori y una autorización para hacer esa exportación, igualmente tiene impacto, porque para todos los efectos esa exportación ya está en proceso de tramitarse. También ha ocurrido en el transporte entre uno y otro punto de control, donde se desarrollan las operaciones para el comercio exterior.

Lo anterior, se resume en la siguiente lámina:



Frente a varias consultas señaló que: lo primero que quiero mencionar es que el Servicio Nacional de Aduanas interviene el tráfico internacional en las fronteras y en los puntos habilitados para hacer el cobro de los impuestos, para asegurar que se paguen los derechos, impuestos

correspondientes y demás tasas, y para hacer que se cumplan todas las leyes que deben cumplir los productos que ingresan y salen del país. Eso incluye normativas medioambientales, de salud, sanitarias, de inocuidad, etcétera, y, por supuesto, hacer el control -porque vulneran las leyes- de los ilícitos. Entonces, las drogas, las armas, los tráficos ilícitos en general, el contrabando y los productos que dañan la salud son objeto de nuestra fiscalización y control; son parte de nuestros parámetros de riesgo y los tenemos dentro de nuestro plan de control y fiscalización en las fronteras de manera permanente.

Respecto de las drogas y las armas, lo que mencioné fue que, en los pasos no habilitados, donde la jurisdicción no está en la Aduana, sí el delito de contrabando es un delito aduanero. Por lo tanto, cuando Carabineros detecta algo en un paso no habilitado, por ejemplo, cigarrillos que son un contrabando aduanero, lo que hace es entregarlo a Aduanas y esta realiza materialmente el procedimiento de denuncia o querella; no así en los pasos no habilitados, en el caso de armas y drogas detectadas, porque estas tienen su propia ley y ahí son inmediatamente denunciados por el organismo que los controla. En cambio, en el delito aduanero de contrabando tiene la iniciativa exclusiva el Servicio Nacional de Aduanas para el análisis de la situación, la denuncia y querella correspondiente. Esa es la principal diferencia en esos casos.

Efectivamente, en los puertos el Servicio Nacional de Aduanas hace controles en importación y exportación. Como ustedes saben, las exportaciones no pagan derechos o impuestos; solo el exportador tiene derecho a solicitar la devolución del IVA de los insumos gastados en la producción de esa exportación. O sea, ese beneficio tributario es para procesos productivos nacionales, no para todos, sino para quienes hacen procesos productivos principalmente. Pero, como desde hace muchos años no se pagan impuestos, cuando el control solo se basaba en la tributación -estoy hablando de hace más de 20 años-, las exportaciones solo tenían un riesgo asociado a los casos de devolución de impuestos.

Sin embargo, desde los años 90 y, especialmente a partir de 2000, cuando empiezan a aparecer los temas de casos relevantes en las exportaciones nuestras que se encuentran en otros países, donde ha sido contaminada la carga, esta se puede producir directamente por quien desarrolla la exportación, que es el caso al que normalmente uno apunta a establecer en el control aduanero o también puede ser a través de su trazabilidad, con lo que se llama el gancho ciego, que efectivamente son contaminaciones que se producen con ilícitos en altamar o en puntos de desembarque donde hacen itinerario las naves y son menos seguros que los de nuestro país.

Por lo tanto, hemos empezado a desarrollar una importante labor, sobre todo en esta administración, incorporando mayor selectividad, principalmente en la generación de imágenes en nuestras exportaciones, de

manera de contrastar posteriormente a través del intercambio de información que tenemos con otros países, qué llega o dónde se pudiera haber producido el ilícito, y es así como tenemos casos en que se ha encontrado droga en Europa en contenedores chilenos, pero escaneada la mercancía de salida a través del puerto de San Antonio no tenían la carga ahí.

Ahora bien, hay que considerar que nosotros autorizamos la exportación y la carga queda disponible, a resguardo del operador internacional, que es el puerto mismo, y también de la compañía naviera para su posterior embarque. Por lo tanto, la mercancía queda en espera bajo control. La seguridad pública en los puertos la tiene la Policía Marítima y la seguridad pública en los aeropuertos la tiene la Dirección General de Aeronáutica Civil. Entonces, cuando sale de la jurisdicción aduanera es cuando se autoriza el embarque y después, para el cierre tributario, se informa al Servicio Nacional de Aduanas cuando se hizo el embarque efectivo. Pero, efectivamente, ahí pasa a jurisdicción la carga, que todavía pudiera ser contaminada con droga u otro, en un período de espera de la planificación naviera, que es en cuánto se demora entre el puerto y la naviera en cargar el contenedor A, B o C, y el control posterior que se lleva a cabo para ver si los sellos de nuestro servicio o de otros, porque también ocupamos sellos en conjunto con el SAG respecto de la inocuidad de los productos, pudieran ser vulnerados o no.

Por tanto, también tenemos una comunicación permanente con otros puertos, desde el punto de vista de alertarlos respecto de operaciones que han salido, que nos merecen duda por el itinerario que van a seguir después; aunque ya no están bajo nuestra jurisdicción, es importante poner la alerta. En ese sentido, hemos considerado relevante, y se han firmado convenios con el GORE Biobío, principalmente para la disposición de equipamiento de tecnología no invasiva mayor en los puertos de Coronel y Lirquén. En Talcahuano tenemos uno, en el puerto San Vicente, y estamos trabajando para que el GORE pueda traer, a través de un convenio, otro equipamiento.

Ahora, hay que entender algo en el caso de los recursos naturales. Lo que se muestran son mercancías, sus formas y densidades. El escáner no dice: esto es droga, sino que eso se observa a través de la forma, del color y del software determinador, del número de masa que te devuelve; por ejemplo, los escáneres más modernos, los que estamos incorporando a partir del año pasado, como el de San Antonio, permiten determinar el número de masa sugerido, por la inteligencia, por el software que trae el propio equipamiento, pero no dice si lo que se muestra es droga o no.

Los operadores de tecnología, que son certificados por la Comisión Chilena de Energía Nuclear son, además, analistas de imágenes, por lo tanto, revisan una imagen y su forma para determinar si hay un bulto que no corresponde a la normalidad de la carga o si hay un metal como, por ejemplo,

armas, dado que, principalmente, lo metálico es lo que más resalta. También podría haber otras cosas que pudieron ser incorporadas entremedio de las cargas, por lo tanto, también hay que revisar si hay un doble fondo. Para ese tipo de ilícito es muy útil contar con la tecnología no invasiva que acompañe el análisis de los documentos y el ojo experto de nuestros analistas, para determinar si ese contenedor debe ser abierto o no para hacer una fiscalización más profunda. Sin embargo, el camión muestra imágenes, tal como cuando uno pasa las maletas en el aeropuerto. Son imágenes genéricas.

En el caso de los recursos naturales robados, no vamos a saber si es un producto robado, que es lo que nos pasa con la madera y otras cosas. Por lo tanto, la fiscalización, en estos casos, se centra en ciertos parámetros. Y aquí tomo las preguntas que nos hicieron respecto del trabajo con otras instituciones. Nos reunimos permanentemente y tenemos una mesa de trabajo de trazabilidad con funcionarios dedicados, y si bien las reuniones son más o menos cada 15 días, ellos están permanentemente en comunicación porque llevan operaciones conjuntas de revisión, lo que implica revisar toda la trazabilidad previa de la operación que llega a la aduana.

Respecto de la última pregunta, efectivamente a la aduana llega una operación formada, porque el sistema, y menos los analistas, no permiten autorizar operaciones de comercio exterior que no tengan factura, guía de despacho; información sobre peso, tipo de mercancía y las certificaciones correspondientes. Por lo tanto, para nosotros no está autorizada la exportación si no viene con la autorización del Servicio Nacional de Pesca y los documentos de base correspondientes. En consecuencia, la operación cuyo origen legal no haya podido ser trazado por el Sernapesca, no tiene el permiso, que es la autorización Neppex para su exportación, la cual se carga electrónicamente y, en consecuencia, el sistema lo rechaza. Entonces, a la pregunta de si hay operaciones previas donde no se pudo establecer una operación de comercio exterior porque no pudieron acreditar el origen legal, efectivamente, eso es así. Al respecto, trabajé en Sernapesca. Durante tres años y medio fui directora regional de Sernapesca Metropolitana y puedo decir, efectivamente que, si no está trazada la operación, uno no puede emitir certificaciones en general.

Cuando nos llegan operaciones conformadas tenemos que determinar si los documentos de base -en caso de hacerlo en junto con el Servicio de Impuestos Internos, en esta comunicación permanente- o si las facturas son falsas o no, si han sido vulneradas o no, y de ser así, además de cometer un ilícito interno, también se está cometiendo un ilícito de comercio exterior, por haber intentado hacer o haber materializado una exportación con documentación dolosamente falsa, lo que constituye un tipo de contrabando agravado. Por lo tanto, efectivamente, ese es un trabajo permanente.

Lo que nosotros estamos haciendo, primero, es desarrollar un sistema de interoperabilidad. Hoy las consultas son por correo electrónico, no por oficio. Se requiere que ellos consulten previamente sus propios sistemas y nosotros también. Estamos en la parte de información que es intercambiable porque cada servicio tiene a su haber facultades y jurisdicción sobre la normativa, principalmente respecto de datos e información que afecta a terceros. Entonces, para efectos de la fiscalización de lo propio o en conjunto con otros servicios, pero, fundamentalmente de lo propio, podemos abrir todos los datos y compartirlos; sin embargo, para aquella información que se nos entrega para nuestra propia fiscalización, sobre la que no tiene jurisdicción nuestro servicio, tenemos que hacerlo a través de un convenio y con investigación permanente, y eso es lento.

En ese sentido, estamos intentando interoperar y, adicionalmente, a través del Subsistema de Inteligencia Económica y Financiera del Estado, hacerlo con la Unidad de Análisis Financiero, sin reserva de información, en una única base y en la línea que nos permita desarrollar las alertas correspondientes. La red RILO es principalmente para compartir, con otros organismos fiscalizadores internacionales, alertas sobre operaciones, principalmente en materia de drogas y alertas aduaneras de cualquier otro tipo.

Por otro lado, nosotros sí estamos a través de la Unodc, el programa global de contenedores, trabajando con información de alertas internacionales para todo tipo de bases, también policiales. Esos son los convenios internacionales de participación que tenemos.

Respecto del registro de denuncias anónimas y su acceso, que es un tema sobre el cual me han preguntado, efectivamente, la operación de comercio exterior a gran escala está representada por un agente de aduanas. El agente de aduanas es un ministro de fe, que está bajo jurisdicción aduanera, y la Dirección de Aduanas tiene facultades disciplinarias sobre estos entes. Son como los notarios públicos, tienen una delegación de funciones públicas de certificación y de ministro de fe de la operación. Por tanto, la comunicación es directa con ellos, y si ellos detectan algo, no solamente tienen que denunciarlo, además tienen la obligación de denunciar al servicio. Eso es parte del comportamiento que se exige respecto de estas operaciones. Asimismo, nosotros también tenemos acceso, a través de nuestras bases, para recibir denuncias del servicio, y normalmente se reciben en la dirección, donde se analizan.

Para terminar, tenemos un departamento de Contraloría Interna, instalado a partir de esta administración. Se creó en enero de 2023 para implementar completamente la política de integridad pública que han emitido el gobierno y las demás instituciones, que complementan nuestra auditoría interna desde el punto de vista de comportamiento funcionario y determinación de riesgos y seguimiento respecto a la corrupción.

* * * * *

- Subsecretaria de Salud Pública señora Andrea Albagli. [15]

Para nosotros es un gusto poder trabajar en terreno, y sabemos que este es un problema que afecta importantemente a la región, así que me parece que corresponde que esta conversación ocurra aquí.

Dado que el comercio ilegal de salmones tiene distintos tipos de consecuencias, el objetivo de nuestra presentación, como Ministerio de Salud, es poder entregar y compartir con ustedes información relativa a las consecuencias que se relacionan con la salud humana.

(La invitada apoya su presentación con un PPT, que posteriormente no hizo llegar a la Comisión)

Para comenzar, voy a presentarles muy brevemente -sé que ustedes lo conocen muy bien- el contexto general de la situación del robo de salmones, porque sabemos que ha habido un aumento progresivo en el tiempo de este tipo de acción ilícita. En particular, desde 2018 se ha visto un aumento de actividad ilegal en la sustracción de salmones, que, si se cuantifica en términos del peso, se estima que representarían 2.000 toneladas de salmones las que han sido sustraídas.

También se puede medir de otras formas. Por ejemplo, si uno lo transforma en números, la pregunta podría ser: ¿cuáles son los camiones que han sido asaltados? Porque los robos se pueden producir en distintos puntos de la cadena de producción; han sido 37 robos de camiones, desde 2019, en diferentes regiones.

Por último, de acuerdo a la autoridad marítima, en el 2019 y el 2023, en Puerto Montt, en Castro y en Aysén se han incautado 85 toneladas de salmón que habían sido robadas.

Para hablar de las consecuencias en salud, quisiera definir cuáles son las tres principales formas de robo para comercialización ilegal de salmón, porque cada una de estas tiene una consecuencia sanitaria distinta. Hay una consecuencia que es común para las tres, pero hay algunas que son particulares y específicas para cada una.

---

[15] Disponible en sesión 8, especial, de 14 de marzo de 2024, celebrada en Puerto Montt.

Los tres tipos de robo de salmón son los siguientes: el primero, desde las mortalidades o descartes; esto se da cuando se roban salmones descartados de la cadena de producción y estaban destinados para ser eliminados.

El segundo, es directamente desde los centros de cultivo, cuando los salmones están en proceso de cultivo.

Y, por último, cuando es desde camiones, con el producto ya terminado en su fase de producción para venta o procesamiento.

Como decía, cada una de estas sustracciones tiene riesgos diferentes para la salud pública.

Voy a describir el primero: la mortalidad se refiere a un fenómeno que ocurre siempre en la producción de salmones. Estos que tienen mortalidad de peces cultivados, que pueden darse por distintos motivos, y como tienen diferentes motivos las cifras de mortalidad en cada planta son variables. Pero siempre hay mortalidad; es decir, hay peces que durante el proceso de su producción mueren antes de estar listos para la fase final de la producción.

El segundo, que se da en conjunto con el primero, es que también en el proceso de producción hay ciertos salmones que se descartan. Es decir, si bien puede que no hayan muerto en el proceso de producción, en la línea de producción, tienen defectos que los hacen incompatibles con su comercialización y son descartados.

Ambos salmones tienen que ser enviados a plantas reductoras, donde los transforman en harina de pescado. Esa es la forma en que se desnaturaliza el salmón que no está en condiciones para ser consumido por personas.

Eso es lo que ustedes ven en esta ilustración. La flecha azul muestra lo que debiese ocurrir; es decir, estas dos fuentes de pescado, que no están disponibles para consumo humano, se debiesen transformar en harina de pescado, pero cuando hay una acción ilegal que interrumpe este normal procedimiento, se da lo que apunta la flecha derecha, que es la que está en rojo, el procesamiento de productos para la venta del público que no cumple con las condiciones para aquello. Esto puede darse tanto en filete fresco como ahumado y, en parte, depende del punto o el nivel de descomposición que tenga el pescado.

Si está en un proceso de descomposición más leve o que permite que con el cloro se oculte su olor, se filetea y se presenta como producto fresco en vacío.

Cuando los pescados muertos tienen un mayor nivel de descomposición y es más difícil ocultar el olor, se vende como producto ahumado, porque esto permite enmascarar con mayor facilidad el hecho de que no es un pescado fresco.

Acá se dan dos tipos de riesgos para la salud: el que se encuentra a mano derecha se refiere a la contaminación por insalubridad de las instalaciones en que fueron procesados los pescados y la falta de medidas sanitarias en el proceso mismo de la manipulación.

Esta es una consecuencia en la salud que se da siempre en los distintos tipos de robo de salmón, porque no se puede garantizar que el procesamiento del producto final se haya dado de la manera que corresponde para proteger la salud humana.

El otro tiene que ver con la contaminación bacteriana derivada de los procesos propios de la descomposición. Eso es particular a este tipo de robo y que se da con peces muertos, por lo cual se encuentran en descomposición. Y esa descomposición lleva a un riesgo biológico en el consumo de los productos.

Como mencionaba, el riesgo a la salud es constante en los tres escenarios, porque no existe la forma de garantizar que el proceso de producción se haya dado con las condiciones sanitarias necesarias, y ahí es cuando se genera el riesgo por contaminación bacteriana que existe tanto por el proceso de la descomposición como por la falta de higiene en los procesos. Ahí se pueden dar enfermedades que tienen diferente presentación en las personas, pueden ser cuadros leves, pero también se pueden generar cuadros muy graves como, por ejemplo, salmonella, listeria y estafilococo.

El segundo escenario se da cuando el robo de salmones ocurre desde las balsas-jaula en los mismos centros de cultivo; es decir, cuando los peces están en cultivo y la sustracción se da desde los centros que están ubicados en el mar. Para esto se contrata a un buzo que hace el robo submarino.

Aquí se repite el riesgo que se produce por la alta probabilidad de procesos que no cumplen con las medidas sanitarias en la producción del pescado.

El riesgo que se adiciona tiene que ver con la contaminación química, y eso se da porque los salmones, en el proceso de producción, son tratados con distintos tipos de fármacos, como antiparasitarios y antibióticos. Y este proceso es regulado por un médico veterinario, y dependiendo del fármaco que se le entrega al salmón, para evitar su mortalidad, devienen los denominados períodos de resguardo, que es el tiempo que transcurre después de la medicación

para que se alcance a metabolizar en el cuerpo hasta tener niveles seguros de consumo.

Entonces, se requiere que haya un proceso regulado y objetivado que explicite en qué fecha se administró, qué tipo de fármaco y con cuánto tiempo posterior a eso, como mínimo, tiene que pasar para que se cumpla este período de resguardo.

Lo que ocurre, que es particular de este tipo de robo, es que si se roba el salmón desde el mar no hay ninguna certeza de cuál es la etapa del proceso en el que está. Por ende, uno no sabe si recibió un fármaco ayer o hace poco tiempo, y no estamos seguros de que haya pasado ese período de resguardo; por ende, el nivel de fármaco presente en el producto no es seguro para el consumo humano.

Hay dos consecuencias que se pueden dar: una aguda y una más a largo plazo. La primera, es que se pueden generar ciertas reacciones alérgicas ante el consumo de estos productos. Y lo segundo, es una consecuencia a largo plazo y de gran preocupación para la salud pública, que es la resistencia antimicrobial. Eso quiere decir que siempre que se utiliza un antibiótico tiene que usarse en dosis suficientes, para que ese antibiótico pueda cumplir la efectividad de atacar el agente etiológico que puede generar una enfermedad. Si eso no es así, y se entregan antibióticos de manera no debidamente regulada, lo que ocurre es que las bacterias y otros agentes etiológicos aprenden a hacerse resistentes a ese tratamiento. Entonces en el largo plazo, los tratamientos que utilizamos hoy día van a dejar de ser efectivos.

Esta es una preocupación que puede ir aumentando en la medida que no tomemos acciones efectivas, tanto en la atención clínica, en la asignación de antibióticos y en otras fuentes, como en este caso, la que se refiere a la producción de animales para consumo humano.

Por último, el tercer escenario es cuando el robo de salmones se da desde los camiones; es decir, el producto final, que ha cumplido con todas las etapas de producción y que está en su última fase de distribución, es sustraído directamente de los camiones para luego ser comercializado ilegalmente en otros puntos.

Aquí, se repite el riesgo a la salud, que ya había mencionado, que es la incerteza del nivel de higiene con el que se realizan los diferentes procedimientos, para que se pueda comercializar correctamente un salmón que haya llegado a su etapa final de producción.

En resumen, lo que tienen en común estos tres tipos de robo es que hay una pérdida de la trazabilidad y de la certeza de los procesos que se tienen que dar, en términos sanitarios, para que sea seguro consumir un

salmón. Eso ocurre en los tres escenarios, y el tipo específico de riesgo sanitario es distinto, pero la razón es esa.

Pasando a la siguiente lámina, voy a explicarles mejor cuál es la función de la autoridad sanitaria.

Primero, tenemos la responsabilidad de autorizar todos los establecimientos y a todos los actores que son parte de la cadena de producción: la planta de producción y los métodos de transporte vinculados con la distribución, desde el punto de producción hasta el de distribución.

También deben tener una autorización los establecimientos que procesan alimentos para ser comercializados y aquellos de venta directa. Todos ellos requieren una autorización de la autoridad sanitaria, que regula las características que deben cumplir.

Una vez que se entrega la autorización para el funcionamiento, la autoridad sanitaria debe fiscalizar para asegurarse de que aquello que certificó con los permisos se esté cumpliendo del modo en que se comprometió. Entonces, se fiscaliza lo que previamente fue autorizado.

Además, la autoridad sanitaria tiene que vigilar los riesgos asociados. Algunos son riesgos ambientales. Por ejemplo, en esta lámina les muestro el programa Marea Roja, que es importante aquí en la región, con el que se vigilan constantemente los niveles de floración de algales nocivas, para identificar cuándo las que son de preocupación para la salud humana hacen imposible extraer mariscos -a pesar de que estamos hablando de salmones- desde algunos puntos, y también vigilamos la salud humana, para ver si se dan casos de personas con distintos tipos de enfermedades transmitidas por alimentos, por ejemplo, en este caso, en los centros de salud.

Por último, tiene que hacer educación comunitaria para que la ciudadanía cuente con información sobre cómo proteger su salud.

En este caso, el mensaje siempre es el mismo que está expuesto acá, tanto a lo largo de todo el año y, en particular, en dos fechas que son de mayor interés: la campaña para Semana Santa, donde se da mayor extracción de mariscos, y también la campaña “Verano Seguro”, donde lo que más nos importa como autoridad sanitaria es transmitir a las personas que tienen que adquirir productos en lugares establecidos, con la autorización sanitaria, ya que eso permite que las personas tengan la certeza de que detrás de ese producto que adquieren para su consumo, hay toda una cadena de procedimientos que han sido autorizados y sistemáticamente fiscalizados, para dar garantía de que es seguro para el consumo humano.

La imagen muestra algunos ejemplos de las actividades que hicieron en materia de fiscalización las diferentes seremis de las regiones donde se da, principalmente, el robo de salmones: la Región Metropolitana, del Biobío y de Los Lagos. Estos ejemplos son solo del año 2023. El detalle lo podemos entregar después, formalmente. Les va a quedar la presentación. Pero, por ejemplo, acá podemos ver una fiscalización que terminó con un sumario sanitario en la Región Metropolitana, con un decomiso de 1.400 kilos.

En la Región del Biobío también se hicieron fiscalizaciones, pero no se aplicaron medidas, porque no se encontraron infracciones asociadas al proceso.

En la Región de Los Lagos se describen cuatro fiscalizaciones distintas en diferentes puntos. Tres de esos son puntos de venta final y uno de ellos es una fábrica de producción de salmón ahumado. Hay que señalar que todos ellos terminaron con un sumario sanitario y con decomisos.

Como explicaba, la Seremi de Salud del país constantemente está colaborando en esta materia en las funciones que mencioné: la autorización, la fiscalización, la vigilancia y la educación sanitaria, y acá tenemos algunos ejemplos del trabajo que hace la Seremi con la ciudadanía, para entregar información sobre cómo consumir mariscos y productos del mar de modo seguro, como lo muestran estas imágenes que traje para compartir con ustedes y finalizar nuestra presentación.

- Fiscal regional de Los Lagos señora Carmen Gloria Wittwer. [16]

Para comenzar, a modo de introducción, quiero señalar que desde que asumí el cargo, en 2019, hemos reforzado las líneas de persecución penal de todo lo relacionado con la sustracción de recursos hidrobiológicos, independientemente de su origen. Dentro de ello, tenemos dos grandes ámbitos: por un lado, los salmones y, por otro, los demás recursos hidrobiológicos, particularmente el recurso loco.

Cada uno de estos ilícitos tiene sus particularidades y sus características distintas en cuanto a la investigación y la persecución, pero como esta comisión investigadora está encargada de recabar antecedentes sobre la comercialización de salmones de origen ilegal, solo nos vamos a enfocar en ese recurso.

---

[16] Idem anterior.

En nuestra participación anterior, hicimos alusión a las formas en las que se sustrae este recurso, a los focos que hemos detectado y a los resultados que hemos tenido. A modo de recordatorio, en la presentación vemos las cifras que tenemos como fiscalía y, para contextualizar, abordaremos la importancia de este fenómeno en la región.

Desde 2018 hasta la fecha, recordemos que se han incrementado las denuncias que han ingresado. Tanto es así que en 2023 tuvimos 41 denuncias. Eso es para contextualizar el aumento.

Para que también lo tengan presente, porque esto dice relación con las propuestas y sugerencias que plantearemos más adelante, hicimos un listado de todos los delitos que están asociados o pueden estar asociados a la sustracción ilegal de salmones.

No digo que todos estos delitos aparezcan en todos los casos, porque cada caso es distinto, pero tenemos una gran variedad de delitos y diversos bienes jurídicos afectados. A quienes sean abogados o hayan estudiado derecho penal alguna vez les sonará el término “bien jurídico”, que es la afectación que el legislador estima necesario proteger a través de la creación de un tipo penal.

Entonces, en primer lugar, tenemos la afectación a la propiedad, a grandes rasgos, y la afectación a la salud pública, que es muy importante y a la cual también nos habíamos referido en la presentación anterior. Dado que ahora ese punto fue vastamente abordado por la subsecretaria, y considerando que no es un área de mi competencia, en esta oportunidad no abordaré el tema.

Junto con la afectación a la propiedad, hay otros bienes jurídicos importantes que son abordados, por ejemplo, por los delitos tributarios, los delitos aduaneros -como el contrabando- y las falsificaciones, donde, entre otras cosas, se ve involucrado el patrimonio fiscal, con la evasión de impuestos o la falsificación de facturas necesarias para llevar a cabo este comercio ilícito. Ya en una escala mucho mayor, cuando esto se transforma en una organización, hablamos del establecimiento de una asociación delictual o criminal.

La mayor parte de lo que hemos desbaratado hasta ahora han sido precisamente asociaciones delictuales o criminales que se dedican a esto como un negocio o como una empresa. De hecho, es una empresa, solo que es ilícita atendido su objeto.

Planteamos estos elementos para que puedan tomar conciencia de toda esta cadena de bienes jurídicos y de afectaciones que se producen en este “negocio”. En esto no solamente se ven afectadas la salud

pública, la propiedad de las salmoneras y la propiedad del fisco, sino que hay toda una cadena detrás.

Además, ya llegando a un extremo, dado que este negocio es tan lucrativo, estas organizaciones deben buscar cómo protegerlo. Por ejemplo, tienen que sobornar a funcionarios públicos, lo que es un riesgo cierto y una situación muy compleja no solo desde una perspectiva penal, sino también desde el punto de vista del funcionamiento institucional y democrático.

Otro método que emplean estas organizaciones para proteger sus operaciones, para protección personal y para proteger sus bienes es la utilización de armas.

Por último, está la relación con otros fenómenos delictuales, tales como el tráfico de drogas.

A continuación, quiero señalar que las principales entidades con las cuales nos relacionamos como institución para la investigación y persecución del robo de salmones son Carabineros, la Policía de Investigaciones (PDI) y la Armada. Estas tres instituciones, que son nuestras policías, son fundamentales para el desarrollo de ambas acciones, pero, sobre todo, para la investigación.

Tal como les explicaba en la sesión de enero, los focos que hemos investigado los hemos abordado básicamente con la Armada y la Policía de Investigaciones, salvo algunas diligencias que han sido realizadas con Carabineros. Sin embargo, también quiero destacar la importancia de la policía marítima para enfrentar este fenómeno. Hago hincapié en esto porque tiene relación con lo que diré al final de la presentación.

Actualmente, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante cuenta con cinco funcionarios que están destinados para la investigación. Como podrán ver, este solo dato ya suena numéricamente escaso.

Además, trabajamos con el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, a quienes constantemente enviamos requerimientos de información. Lo mismo ocurre con el Servicio de Impuestos Internos, los servicios de salud y la seremía de Salud de la región.

El siguiente punto, se relaciona con las diligencias que realizamos para investigar. Con esto, voy haciendo una concatenación, ya que gran parte de nuestro trabajo lo hacemos a través de la PDI o de la policía marítima de la región. Sobre esto último, además quiero indicar que nuestra zona naval es más amplia que toda la Región de Los Lagos, de modo que llevar a cabo nuestras investigaciones en estos diferentes focos implica meses de trabajo.

Distinto es cuando se detiene a un imputado en una situación de flagrancia. Eso no reviste mayor complejidad, pero cuando se detecta una situación o tenemos una denuncia sobre estos ilícitos, es como tirar un hilo de una madeja, solo que esa madeja tiene varios hilos distintos en su interior y cada uno de ellos nos lleva a otra madeja.

Entonces, cada uno de estos hilos significa que tenemos que realizar distintas diligencias, tomar declaraciones, y todo esto con mucho cuidado para no alertar a los sospechosos o a los blancos, como los denominamos en la fiscalía. Además, todo esto lo hacemos a nivel regional, no solo acá en Puerto Montt urbano. La zona es mucho más amplia, aunque probablemente ustedes conocen mejor que yo la geografía de la región.

Por otra parte, tenemos que realizar diligencias relacionadas con el secreto bancario, lo cual escapa con creces a este fenómeno, pero hay todo un tema relacionado con los requerimientos a las instituciones bancarias, debido a lo que demoran en entregar la información requerida. Estamos hablando de delitos de corrupción, de delitos económicos, entre otros.

Otro de los mecanismos que empleamos para la investigación son las interceptaciones telefónicas. Sin embargo, pueden pasar días para que un funcionario a cargo de una bajada de línea pueda lograrlo. Con esto, quiero transparentar el trabajo de los funcionarios que ocupamos en este tipo de investigaciones.

También contamos con las órdenes de registro e incautación. No obstante, aquí tampoco pueden ir dos funcionarios a hacer una entrada y registro, ya que para eso se requiere todo un contingente que tiene que planificarse para la operación.

Luego, las órdenes de detención, por cierto. Otro tema que implica muchos recursos, no solo en estas investigaciones, es la incautación y el vaciado telefónico. Cada vez que incautamos un teléfono de estas redes -imaginarán que estos imputados no manejan solo un teléfono, sino dos o tres- hay que vaciar esa información a través de equipos especiales y luego hay que analizarla.

¿Con qué problemáticas nos encontramos a la hora de investigar y perseguir? Estas son cosas de la vida real; son cosas que nos han pasado y por eso las traemos hoy acá.

Producto de las investigaciones, en estos procedimientos hemos incautado toneladas de salmones, pero nos encontramos con la dificultad de que no hay dónde destruir la mortandad, no hay un lugar público donde se pueda hacer. Esto se lo podría haber preguntado a la subsecretaria.

Con recursos propios de la fiscalía, hemos tenido que costear la destrucción de mortandad. O sea, como ustedes comprenderán, con los escasos recursos que tenemos como fiscalía para realizar distintas diligencias de investigación, además, tenemos que costear la destrucción de la mortandad, porque, obviamente, no podemos ir a tirarla al vertedero no solo por un tema sanitario, sino también legal.

Tampoco tenemos un lugar para almacenar lo que vamos incautando; hemos decomisado decenas de embarcaciones, de motores, de vehículos y no tenemos un lugar donde acopiarlos; no existe. Entonces, debemos recurrir a la buena voluntad, al ingenio, porque en ese momento tenemos que decidir dónde dejar el vehículo, pero no hay un lugar, con el consecuente riesgo de destrucción o de que se echen a perder las embarcaciones.

Todo eso se relaciona con un punto concreto y álgido, que es el destino de las especies incautadas y el funcionamiento actual de la Dirección de Crédito Prendario acá en la región.

Nosotros incautamos especies; el juez decreta el comiso en su sentencia, pero resulta que este implica que esta especie salga del dominio del imputado y luego hay que destruirla o sacarla a remate y para hacerlo, acá en la región, tienen que pasar meses o años.

El año pasado sacamos a remate 200 vehículos en total. Estoy hablando en general, no solo de robo de salmones.

Por ejemplo, ahora tenemos 102 vehículos que están en estado de remate, pero la Dicrep no tiene un funcionario que haga la tasación y que posteriormente gestione el remate. La Dicrep también abarca la Región de Aysén.

Entonces, cuando hemos incautado y logrado rematar, esos dineros se van al fisco. Considero que sería una forma eficiente de recuperar todo el dinero que se invierte en investigación, persecución, etcétera. Se me ocurre que la plata que podría generarse a través de los remates perfectamente podría ir a fortalecer a la misma Dicrep.

Pero, tenemos ese problema, porque mientras estas especies no sean rematadas, están bajo la responsabilidad de la fiscalía.

Y acá viene el último punto, que es en lo que puso mayor énfasis el diputado Mauro González. Nuestras propuestas o sugerencias a la comisión especial investigadora consideran todo lo que ya expuse.

En primer lugar, se sugirió reforzar la capacidad de la Policía Marítima, tanto en su dotación como en sus recursos. Al respecto, y

retomando el tema del destino, la “ley de lavado de dinero” y la “ley de drogas” permiten que los vehículos se destinen temporalmente a las policías para que sean ocupados. Sin embargo, pasó que -esto es medio anecdótico, pero terrible- destinamos estos vehículos a la Policía Marítima para que fueran usados; pero resulta que ellos solo pueden comprar combustible para sus vehículos. Entonces, no sacamos nada con asignarles una tremenda camioneta, incautada, para que puedan ir a tal o cual lugar, porque no les pueden poner bencina.

Entonces, hay una serie de problemas administrativos que no sé si son fáciles de resolver y escapan de las atribuciones de la fiscalía.

Por eso dice: dotación y recursos, porque no sacamos nada con decir que vamos a traer 20 funcionarios, si no va a haber plata o combustible para que salgan a investigar.

También hay que dotar de mayores atribuciones a la Gobernación Marítima. Acá hay un detalle específico, pero altamente relevante. Actualmente, si un auto o un camión circula por la calle sin placa patente, sin documentos, ¿qué facultades tiene Carabineros? La de retirar el vehículo de circulación.

A nivel marítimo no pasa lo mismo porque si anda una lancha sin identificación, la Policía Marítima la pide y la persona le dice que no tiene ningún papel, se le cursa una infracción, pero la policía no tiene la facultad de retirar la embarcación. Por tanto, esa embarcación sigue operando libremente.

El señor GONZÁLEZ, don Mauro (Presidente).- Salvo la orden judicial que llega después.

La señora WITTWER, Carmen Gloria (fiscal regional de Los Lagos).- Claro, pero esto es solo por la infracción administrativa de andar sin los papeles. Es como el equivalente al permiso de circulación o la revisión técnica; si la embarcación no la tiene, la Policía Marítima le puede cursar la infracción, el parte, pero no tiene la facultad de retirarla de circulación, que es lo que le dolería a la persona que anda con la embarcación sin registro.

Por razones obvias, todas las embarcaciones que participan en robos de este tipo no tienen la documentación.

Acá hay otro punto importante, que, más allá de todas las coordinaciones, es un tema que hay que resolver a nivel del Ejecutivo o del Legislativo, y es establecer como obligación para las concesionarias de las autopistas y para las empresas marítimas -estoy pensando en los transbordadores del canal de Chacao, de Dalcahue, Quinchao, etcétera- la implementación de cámaras de seguridad de alta resolución y estandarización de la información que se entrega y pórticos lectores de patentes.

La policía, junto con el fiscal, determina que estos salmones salieron en tal camión, pero resulta que pedimos las cámaras a la concesionaria y me entregan una cámara donde se ve todo borroso y ni siquiera se alcanza a ver la placa patente. Por ejemplo, vemos un camión blanco; pero, ¿de qué nos sirve eso? No sirve de nada desde el punto de vista investigativo o dificulta la investigación enormemente.

Pero si pudiéramos leer las placas patentes o si hubiera cámaras de mejor resolución, nos podrían dar algún indicio de las características del vehículo y todo sería mucho más fácil.

A nivel regional nos hemos coordinado con las empresas de transporte, con los transbordadores, etcétera, pero creo que para facilitar y hacer más eficiente la persecución penal hay que hacerlo a nivel general. O sea, cuando se concesionan las autopistas, imagino que hay mil factores asociados, sobre todo económicos, pero creo que, viendo cómo está la sociedad, estamos en condiciones de exigir esos estándares.

Siguiendo con las propuestas, ahora ya más a nivel penal, no solo investigativo, está la posibilidad de establecer circunstancias agravantes de responsabilidad específica respecto de personas que cometen el delito. Estoy pensando en los empleados de una empresa salmonera que se coluden o que traspasan información.

Esto lo hemos conversado muchas veces con las víctimas, que son las empresas, y las investigaciones indican que la información, o gran parte de esta, sale desde el interior porque, como se dice coloquialmente, están dateados.

Entonces, esa es una posible solución: establecer la posibilidad de agravar la responsabilidad de estas personas. Evaluar establecer como tipo penal la utilización -sin autorización, obviamente- de inhibidores de señal. Se habla del robo de camiones, de asalto y secuestro de conductores. Todos los camiones, o la mayoría, tienen GPS, tienen todos los implementos tecnológicos que existen en el mercado, pero ocurre que los camiones que sustraen y que asaltan tienen inhibidores de señal. Ayer, hicimos un ejercicio y nos preguntamos dónde comprarán estos inhibidores de señal, y descubrimos que es tan fácil como meterse a internet y comprar.

El señor SCHUBERT.- ¿La venta es en Chile o llegan?

La señora WITTWER, doña Carmen Gloria (fiscal regional de Los Lagos).- Llegan, y desde 35 mil pesos yo puedo inutilizar todo. Entonces, ¿qué costo tiene para la persona utilizar estos inhibidores de señal?

Por eso, no sacamos nada con exigir a los camiones que tengan GPS, que tengan todos los implementos tecnológicos de seguridad y cámaras, si después esto puede ser bloqueado con este simple aparato.

Y, finalmente, evaluar la creación de un registro de conductores. Obviamente, este es un tema de evaluación legislativa. Hay un registro de personas que han cometido delitos sexuales, hay un registro de deudores, hay un montón de registros, y quizás debiera haber un registro de conductores de camiones que hayan participado en estos ilícitos.

Me he referido a todas las necesidades, y como todo tiene que empezar por casa, voy a terminar señalando que, como fiscalía, en primer lugar, en la región, estamos coordinados con todas las instituciones. O sea, los resultados que hemos logrado han sido precisamente por la coordinación que hemos tenido con todas las instituciones, tanto públicas como privadas.

Por otro lado, quiero agradecer la intervención del Poder Legislativo en el plan de fortalecimiento del Ministerio Público. Espero que eso potencie la persecución penal del Ministerio Público en la región.

Un tema sobre el cual el diputado Daniel Lilayu ha sido mi contraparte, es la instalación de una brigada de investigaciones policiales especiales de la PDI en la región, específicamente en la ciudad de Osorno. Lo he solicitado en múltiples instancias, a propósito del fenómeno de la violencia rural y los ataques incendiarios ocurridos en la región. Pero dicha brigada no solo investigaría eso, sino todo el fenómeno de las organizaciones criminales.

Y en este punto quiero llamar la atención de ustedes, señores diputados. Saliéndome un poco del tema, el fenómeno del crimen organizado ya llegó a la región. Es un diagnóstico que todos tenemos claro desde nuestros distintos puntos de vista. No puedo decir que estamos al nivel del norte ni de La Araucanía, en el caso de la violencia rural, pero son fenómenos que ya llegaron. Hemos tenido secuestros y homicidios por sicariato. Por lo tanto, como autoridades, no podemos permitir que el fenómeno se masifique o que se haga habitual, y que todos los días estemos dándonos por enterados de homicidios por encargo, de secuestros, etcétera.

Entonces, hago un llamado, como autoridad del Ministerio Público en la región, que es un trabajo, una responsabilidad principalmente de todas las autoridades de la región, dotarnos de medios para que en la región no pase lo mismo que ha pasado en otras. No podemos permitirlo.

- Presidente de la Multisindical de Trabajadores Salmoneros, Pesquerías y Ramas Afines señor Alejandro Santibáñez. [17]

Hoy, como siempre, vengo en representación de la Multisindical de Trabajadores Salmoneros, Pesquerías y Ramas Afines, la que se expande desde el Biobío a Magallanes.

Quiero ser breve, porque quedamos muy a gusto con las presentaciones tanto de la subsecretaria de Salud como de la señora fiscal. Creo que, de alguna manera, representan el sentir de los trabajadores.

Quiero dividir mi intervención en tres partes que para nosotros es fundamental distinguir.

Se ha hablado mucho de la salud de la comunidad. Obviamente, el problema de robo de salmones perjudica no solo a la industria, sino también a los trabajadores, porque quizás hemos descuidado una parte fundamental: la salud mental, la seguridad y la integridad de los trabajadores.

Lo anterior no ha estado en la discusión con el Ministerio de Salud y queremos que lo aborde. Creemos que la cartera tiene la voluntad de abordar esta problemática, cuyos alcances hoy desconocemos.

La preocupación mayor es que estas bandas de crimen organizado -no es otra cosa- amedrentan a trabajadores en sus distintas áreas y puede que -justamente es lo que no queremos- la criminalidad aumente y lleguemos al mismo nivel que se observa en otros lugares de Chile, en los que los trabajadores son secuestrados, golpeados y amenazados; amenazan a la familia.

No hace mucho nos enteramos de que robaron una empresa en Santiago. Siguieron al chofer y secuestraron a su familia en Concepción.

La señora fiscal expresó que el crimen organizado está avanzando comparativamente con otros lugares, y para nosotros es muy importante que esa tendencia se detenga a la brevedad.

Para ello, quiero ser muy claro: los trabajadores, desde la multisindical, van a plantear de manera muy dura -creemos que debe ser la forma- que, ya que no existen medidas claras y concretas por parte del Estado en su conjunto, nos vamos a tener que movilizar. No nos quedaremos tranquilos, sentados, esperando que una ley aparezca o que el Estado actúe en función de tal o cual interés particular del Estado en su conjunto.

---

[17] Idem anterior.

Por consiguiente, hoy día, además de dejar muy claro nuestra posición, creemos que es muy importante centrarnos en las fiscalizaciones.

Hemos observado, a través de la multisindical, que nuestro gran problema se basa en la falta de fiscalización y en el poco caso que se les presta o la omisión de algunos protocolos como la designación o la descripción de origen que, por algún motivo, dejó de registrar el Sernapesca.

Solo quiero hacer un alcance a considerar cuando hablamos de recursos. Yo llevo 22 años como dirigente sindical y aún seguimos esperando que llegue a la Región de Los Lagos la embarcación de la Dirección del Trabajo a fiscalizar las condiciones laborales de los centros de cultivo; 22 años. Pero esperamos que llegue en algún momento.

Lo digo irónicamente, porque sabemos que los recursos debieron haber estado hace muchos años. No estoy hablando de un gobierno en particular, sino de un sistema que ha invisibilizado los derechos de los trabajadores y uno fundamental es el derecho a trabajar de manera segura y digna en el puesto de trabajo, como establecen los derechos fundamentales. En este caso, el cuidado es de responsabilidad del empleador. Obviamente, los atracos a los centros de cultivo exceden esta “responsabilidad” del empleador, pero creemos que es fundamental sumar esfuerzos.

También vemos con preocupación lo que planteó el diputado Bernales, que es una gran realidad. Para que exista un comercio tan brutal como el de la droga, tiene que haber gente que consuma. Puntualmente, en el caso del robo de salmones, existe un mercado que consume este producto y que ha crecido.

Entonces, cuando se habla de fiscalizar restaurantes, la venta de sushi y a todos estos delivery pequeños que ni siquiera están acreditados por la seremi de Salud, la que, por lo demás, tiene muy pocos fiscalizadores abocados a demasiadas áreas, creemos que quizás es fundamental que el Servicio de Impuestos Internos también fiscalice los delitos tributarios, que son recurrentes en la región.

Por otra parte, no nos sorprende el tema de la autoridad marítima. Vengo del sector marítimo y sabemos que la autoridad tiene muy pocos recursos.

Creemos que es más que imperioso que evitemos las discusiones. Como dicen algunos, en mi calidad de ciudadano y contribuyente no estoy de acuerdo con que se resten recursos a una institución como la autoridad marítima, porque sabemos que el espacio marítimo que tiene Chile quintuplica el terrestre, por decirlo de alguna forma. No tenemos la capacidad para monitorear,

para resguardar y la autoridad marítima merece tener recursos para esto. Eso es algo que vemos con mucha preocupación y que esperamos que se haga.

Para ser breve y conciso, a nuestro juicio, debieran existir dos líneas fundamentales de acción.

La primera, con sanciones mucho más agravadas para los delitos en la salmonicultura. Como mencionó nuestro diputado Héctor Ulloa, esto es mucho más grave que el robo de madera, porque acá también se juega con la salud de las personas. Por eso, debe existir una normativa que tenga mucha más fuerza y dureza.

Por otra parte, que las instituciones funcionen, no desde el punto de vista administrativo, sino de los recursos. En ese sentido -no es que sea una propuesta, pero es nuestra visión-, hoy la industria está obligada a pagar, porque es una obligación. De hecho, paga más de 20.000 millones de pesos en patentes en la región, que van, en gran parte, al municipio. ¿Por qué no pensar en una redistribución de recursos? Es fundamental.

Otra medida, dado que también hablamos de que no se trata de falta de voluntad de las autoridades, sino de recursos para cubrir este tipo de cuestiones, es que las empresas tributen en las regiones en las que están dispuestas nuestras labores, lo cual contribuye a la economía regional y además resguarda la integridad del territorio.

Son dos cosas que ustedes podrían abordar, como parlamentarios, para ayudarnos a que el crimen organizado, de alguna forma, disminuya.

Y una última reflexión. La industria aún está al debe en términos de compartir productos con el territorio y lo hemos conversado latamente en muchas ocasiones. Obviamente, para que haya robo, debe haber alguien que lo compre y alguien que lo compra quizás “no puede”... En el Mercado Municipal de Angelmó ya ha habido dos sanciones referentes al robo y vamos a ver si se sigue vendiendo salmón. Es muy preocupante.

Por lo tanto, sin profundizar, porque no es un tema nuestro, sino una visualización, creemos que la industria debe compartir de mejor forma con los habitantes del territorio y para eso nosotros, como trabajadores, hemos suscrito alianzas con algunas empresas para abrir puntos de venta en los que también participan los trabajadores de manera directa, a fin de tener productos de calidad a un precio justo y entregado a la comunidad. Consideramos que también de este modo se contribuye a evitar robos tan excesivos en esta área.

Por último, queremos dejarles el recado de nuestra multisindical de que estamos atentos.

Señor Presidente, parlamentarios de la región, cuenten con nuestra total disposición a estar presentes en todas las instancias en las que nos requieran, pero sí nuestra preocupación es mayor y no vamos a estar inmóviles, sino que vamos a actuar como trabajadores -lo hemos hecho muchas veces- y si debemos movilizarnos, si tenemos que actuar de manera mucho más dura, para ayudar y frenar este flagelo, lo vamos a hacer.

- Presidente de la Asociación de Dueños de Camiones de Puerto Montt señor Claudio Kemp. [18]

Señor Presidente, agradezco la invitación a esta importante comisión sobre el robo de salmones, que también afecta a nuestra industria, básicamente, en dos o tres áreas.

En primer lugar, afecta en cuanto a la integridad física y psíquica de los conductores, que no siempre son trabajadores, porque en la zona, en mi asociación o en otras asociaciones, hay mucho conductor que es dueño de su camión. Entonces, hay un problema de integridad psíquica y física de los conductores. Eso como primera cosa.

Como segundo bien jurídico protegido, afecta derechamente a la propiedad, lo que implica la pérdida del camión o a veces tener que responder por las cargas, que son millonarias.

También hay un problema laboral, sobre todo con las últimas modificaciones al Código del Trabajo. Me refiero, por ejemplo, a la “ley Karin”, que obliga al empleador a preocuparse por las agresiones que pueda sufrir un trabajador por parte de un tercero.

Entonces, ¿cómo el empleador, deudor de seguridad, podría preocuparse de proteger eficazmente al trabajador por la agresión que puede sufrir de un tercero? Debido a la importancia que este tema tiene para nosotros, lo hemos elevado a problema de nivel nacional.

Por eso, aquí me acompaña Carlos Bretti, presidente de la Federación de Dueños de Camiones del Sur (Fedesur), la cual representa a las asociaciones desde Concepción a Punta Arenas, incluido Chiloé. A la vez, Carlos es vicepresidente de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile. Nosotros estamos federados y confederados. La confederación es presidida por Sergio Pérez Jara. Él va a entrar en algunos detalles respecto de lo que, desde nuestra mirada, creemos que se podría modificar. Pensamos que se pueden

---

[18] Idem anterior.

hacer cambios legislativos en cuanto a usar más tecnología -algo que ya se está haciendo con el tema de la seguridad y el de los GPS- porque en la actualidad, da para hacer avances.

También pensamos que se deben hacer cambios en los temas registrales. No podemos entender que no exista un registro de transportistas; no podemos entender que no exista un registro de conductores que transportan salmón, cuestión que es fundamental; no podemos entender que no exista un registro, un salvoconducto, un control en ruta por parte de Carabineros. Creo que eso se hace con otros tipos de carga y podría funcionar perfectamente acá, sin que implique mayores recursos.

Asimismo, creemos que se pueden hacer algunos cambios en el tema de los envasados, porque la tecnología nos podría permitir, por ejemplo, aunque es algo que está fuera de nuestra área, que haya envasados especiales, oficiales, certificados por el gobierno, desde las cajas hasta los sobres donde se comercializa un producto fresco o ahumado. Como digo, estos deberían tener un tipo de envasado certificado por el gobierno, para que, de esa manera, este tenga un registro sobre quién está comercializando, obligatoriamente, de manera que no se pueda tener acceso a ese tipo de envase si no está debidamente registrado en el Sernapesca o en algún organismo público, por ejemplo.

Dicho eso, voy a dejar que intervenga el vicepresidente nacional para que explique un poco más en detalle cómo esto nos afecta desde el punto de vista de los conductores y desde el punto de vista económico, y las repercusiones que tiene en nuestra industria.

- Presidente de la Federación de Dueños de Camiones del Sur señor Carlos Bretti. [19]

Efectivamente, tal como dice el presidente zonal de acá, este es un sentir que ha llegado a nuestros oídos principalmente desde Concepción, porque hay una cosa curiosa en esto, y es que gran parte de los camiones que trasladan o que vienen a buscar los contenedores a esta zona, en su mayoría son de Concepción. Como soy de la zona, conozco bastante en detalle la realidad que estamos viviendo.

---

[19] Idem anterior.

Y como plantea Claudio Kemp, tenemos serios problemas, en el sentido que la vida no tiene precio y tampoco la salud mental de las personas que trabajan en esto.

Nosotros ya tenemos algunos mártires o gente que han matado arriba de su camión por defender una carga o por estar a la espera de esta. Los daños psicológicos que esto conlleva son enormes.

Ahora bien, creo que los dueños de camiones o propietarios, empresas pequeñas, medianas y algunas más grandes, están sufriendo de la misma forma.

En mi calidad de presidente nacional y de vicepresidente me ha tocado ser testigo en demandas que hacen los propios generadores de carga a un pequeño o mediano transportista.

A pesar de que ellos tienen sus seguros, no cubren y, además de eso, se ganan una contrademanda o demanda del generador de carga, por una cuestión de imagen.

Por lo que uno entiende, a la rápida, un contenedor de salmones debe costar alrededor de 100 o 150 millones cada uno. Generalmente, para un pequeño transportista, 150 millones, por mucho que cubra el seguro, siempre tienen un deducible y una prima tremendamente alta.

Generalmente no terminan cubriendo, porque no les falta la maña. En realidad, aquí también hay una gran responsabilidad de las concesionarias de las rutas de Chile, porque cuando se hicieron cargo, se les olvidó que los camiones debían estacionarse en un lugar seguro para que pudieran pernoctar y descansar.

Esa realidad la vivimos a diario porque, pese a que la hemos puesto sobre la mesa en diferentes comisiones, esto ha quedado en nada, en absolutamente nada, y seguimos exponiéndonos de la misma forma que hace diez o veinte años, cuando las concesiones empezaron en el país.

Por otro lado, esos 100 millones van a costar la pérdida, definitivamente, de esa pequeña o mediana empresa. Probablemente, a uno que tenga un poco más de espalda van a significarle dos o tres, pero al final es cosa de alargar un poco la agonía.

Finalmente, fue bastante interesante la presencia de la subsecretaría de Salud Pública y de la fiscal regional de Los Lagos, porque nosotros pensábamos -yo, en lo personal- que estas cosas, que para nosotros parecen tan comunes, ellos no las tenían. Así que quedé gratamente sorprendido y gratamente esperanzado, porque nunca pensé que la fiscalía, siendo un ente

tan poderoso -por lo menos así lo ve uno, grande-, también tenía una escasez enorme de recursos y de funcionarios, de implementación en todo sentido.

Entonces, desde ese punto de vista, cuando nosotros hacemos las denuncias y queremos que se investigue, en definitiva, no es que haya un problema de falta de voluntad, sino de que no están los recursos. Entonces, ahora yo completo mi cuadro sobre cómo estamos viviendo, de lo que nos puede pasar o nos puede continuar pasando.

Ayer o anteayer, en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados -usted estuvo presente, señor Presidente, y otros más también- hablábamos del famoso Jammer, que es un inhibidor de señal 4G, 5G, etcétera, que elimina todo tipo de señal. Si se investiga un poco, hay que decir que, desde 2016, en Europa está prohibida su comercialización, mantención y tenencia en la casa o en cualquier parte. Nosotros estamos atrasados en alrededor de diez años o un poco más.

Fíjense que, pese al avance de las comunicaciones y de toda la tecnología y de lo híperconectados que estamos, recién ahora logramos levantar el problema y ponerlo en tabla o en la mesa de trabajo, y también debo decir que tuvimos buena acogida, por la sensación que me quedó, porque le dieron algo de fast track o vía rápida.

Por eso, espero que todos estos esfuerzos, grandes esfuerzos que nosotros hacemos, terminen en un buen resultado.

- Subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales, señora Alicia Barrera Lagos.[20]

Apoyó su intervención con esta presentación.

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 tanto, valoramos poder participar en esta instancia para entregar antecedentes relevantes para la investigación que están realizando, 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

---

[20] Disponible en acta de sesión 9ª de fecha 19 de marzo de 2024.

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 situaciones que se detectaron en fiscalizaciones que luego mencionaré.

El 25 de agosto de 2022, se realizaron fiscalizaciones que atestó diez deficiencias sanitarias, observadas entre 2019 y 2021, que generaron cuatro sumarios sanitarios. No existían informes anuales sobre el avance de las inversiones. En algún minuto, durante esos años se nos negó como ministerio el ingreso a los fiscalizadores.

En fin, había inconvenientes para tener una información correcta y completa, pero además no se cumplía 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.

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 promover, racionalizar, desarrollar y proteger las actividades ejecutadas según sus estatutos.

Lo integran en gran parte usuarios que realizan actividades económicas, comerciales de transporte y de servicios que funcionan hoy 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. Para evaluar en el futuro la posibilidad de llegar a una concesión con un contrato que debiera asociarse un plan de administración sustentable y seguro del Terminal Pesquero Metropolitano, sería bueno e interesante que él los pudiera comentar, sin perjuicio de este permiso provisorio de ocupación.

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 seguridad pública, es lo que más nos ocupa y preocupa, nos comentaban que, por la naturaleza de las actividades, el terminal pesquero tiene una enorme actividad de noche, lo que implica un mayor riesgo de comisión de delitos e incivilidades.

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. Hay una serie de medidas que hoy se tomó 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.

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.

Esto es algo que avanza y esperamos que podamos definir una administración de mayor plazo mediante una concesión 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.

- Seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana, señor Andrés Hidalgo.[21]

Dijo que son muy conscientes de la importancia del terminal como ser 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 eso es que —y relevo la última diapositiva que expuso la subsecretaria— aquí nadie puede solo, el ministerio tiene una función para 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.

---

[21] Idem anterior.

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 del control comunitario, la fiscalización de los servicios públicos, y la comunidad del terminal pesquero ha ido tomando, diría paulatinamente, el peso de lo que significa la administración de un lugar de estas características y la necesidad de que esta comunidad avance 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.

En cuanto 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—, son conscientes de la necesidad de mejorar cada aspecto.

Preguntas:

Del señor **SCHUBERT**.- ¿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?

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?

Del señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- 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?

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.

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.

Del señor **BÓRQUEZ**.- Si un camión que transporta 25.000 kilos de salmón es asaltado, ¿el terminal portuario tiene la capacidad para comercializar esa cantidad de kilos?

Del señor **ARROYO**.- si existe un trabajo sectorial con el Servicio de Impuestos Internos.

Respuestas:

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 Nº 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 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 con la administración, las denuncias ya se habían hecho a la Policía de Investigaciones y está ya las había remitido a la fiscalía y Carabineros se habían 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, sin duda, hay capacidad de reducir un camión de alto tonelaje en horas. Existe esa posibilidad.

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, señalo que la administración del terminal pesquero y el Ministerio de Bienes Nacionales, a través de la subsecretaría y de la Seremi, están totalmente abiertos a cualquier fiscalización por parte de la Cámara.

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.

- Subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, señor Esteban Donoso.[22]

Apoyó su intervención en esta presentación.

---

[22] Idem anterior.

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.

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.

Agrega que no tienen alguna denuncia sobre exportación ilegal de salmones, y 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 Nº 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 Nº 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 salmones; 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 acarreando 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, probablemente sumaríamos las 34 agresiones físicas que tenemos a la fecha y se multiplicarían, sobre todo en esta industria tan de crimen organizado.

Preguntas:

Del señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- ¿Cómo se puede llevar a cabo la propuesta? ¿Necesita presupuesto estatal?

Del señor **ARROYO**.- ¿Existen antecedentes sobre este sistema en cuanto a cómo ha funcionado en otros lugares? ¿Lo copiaron o trajeron de alguna parte? ¿De dónde apareció?

Respuesta:

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 del Servicio Nacional de Pesca hoy 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.

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.

- Director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez.[23]

Apoyó su intervención en esta presentación.

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 liderado por la Subsecretaría de Prevención del Delito, con el que colaboramos, junto con Carabineros, la PDI y las empresas concesionarias. Así, en las seis autopistas urbanas de Santiago, con cobertura de 27 comunas, se invirtieron más de 1.400 millones de pesos, incorporando 107

---

[23] Disponible en acta sesión 9 de fecha 19 de marzo de 2024.

nuevas cámaras de vigilancia, con el correspondiente mejoramiento de su cobertura y resolución, 31 nuevas señaléticas de monitoreo y fiscalización policial; 27 puntos de mejora de luminarias, 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 podrá 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 tanto, como el Estado ya tiene un sistema de atención a víctimas, 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 contactar con quien corresponda, usando el teléfono del 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.

Hay otro proyecto de ley analizado en la Comisión de Obras Públicas del Senado, que contiene, en parte de las mociones incorporadas, la posibilidad de hacer mucho más efectivo el traspaso de información y con eso no lesionar ni discutir 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 conozcan cómo transformamos, sobre todo en la ruta 5 y en las rutas en general, a un sistema de cobro electrónico que permite mejorar la usabilidad de la ruta, para evitar los tacos en las plazas de peaje, hacer más eficiente el pago y contar con tecnología punta, pues permitirá leer patentes en cada pórtico y tener las cámaras de seguridad necesarias 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.

Preguntas:

Del señor **SCHUBERT**.- ¿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?

En los lugares en que ya existen o en los futuros que vayan a existir, ¿de qué forma se puede reforzar la seguridad?

De la señora **SAGARDÍA** (doña Clara).- ¿Existen cámaras de vigilancia? ¿Esas nuevas rutas van a tener estos elementos para ampliar las zonas de descanso y seguridad?

Respuestas:

El señor **SÁNCHEZ** (director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas).- Efectivamente, hemos tenido bastantes reuniones con los gremios de camioneros a instancias del subsecretario del Interior. Tenemos un listado importante de zonas de descanso acordadas con ellos, en el norte y 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 se ha hablado con los gremios y nos han manifestado que no basta con poner espacio, sino que debe tener actividad nocturna, de manera que durante el tiempo en que descansan puedan hacerlo seguramente.

- Delegada presidencial Región del Biobío, señora Daniela Dresdner.[24]

---

[24] Disponible en acta de la sesión 10ª de fecha 21 de marzo de 2024.

Luego de expresar agradecimientos por celebrar la sesión en Concepción, indicó que como bien saben, hay algunas cosas que nos parecen interesantes. Primero, que desde que iniciaron el Consejo contra el Crimen Organizado, este delito en la Región del Biobío ha sido priorizado. Le llaman robo de camiones de alto tonelaje, porque, si bien el robo más importante dentro de esos camiones es el de salmón, hay otros productos que transitan de la misma manera y son productos de esos robos.

En ese sentido, recuerda que desde que se inició el trabajo con el Consejo contra el Crimen Organizado se han realizado distintas fiscalizaciones conjuntas entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Salud, el Sernapesca, el Servicio de Impuestos Internos y las concesionarias, además, desde luego, con las policías acá presentes, y, en los casos de las zonas con estado de excepción, se puede sumar gente de las Fuerzas Armadas.

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

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

En cada provincia tenemos definidos los puntos de fiscalización, que obedecen a procesos de fiscalización constantes.

A modo de ejemplo, entre septiembre y diciembre de 2023, solo en la provincia del Biobío, donde más se presenta este delito, hubo 268 controles o puntos de fiscalización, y a propósito de esos controles, se hace el decomiso de 130 millones de pesos.

En la provincia de Concepción hubo 158 procedimientos de fiscalización y en la provincia de Arauco, 88, en ese mismo período.

Adicionalmente, se suman las fiscalizaciones que se hacen al comercio. Existen dos puntos. El punto de tránsito de los camiones, circunstancia en la que quienes roban camiones transitan con los productos

robados, y un punto de fiscalización tiene que ver con las carreteras. Sin embargo, hay otro punto de fiscalización que tiene que ver con los lugares de venta. Eso también es muy importante para ir identificando los lugares de venta y los productos que se venden con ocasión de un robo. En ese sentido, se realizan fiscalizaciones a los comercios asociados al producto, en las que también ha habido decomisos involucrados. Eso, a nivel muy general.

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

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

- General César Bobadilla Pinilla, Jefe de Zona de Carabineros Región de Biobío. [25]

El señor Bobadilla expuso con apoyo de la siguiente presentación, he hizo entrega del informe N° 150. [26]

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

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

Un gran porcentaje de las denuncias o de los casos policiales que ocurren a nivel nacional -alrededor del 95 por ciento- son de

[25] Disponible en acta de la sesión 10ª de fecha 21 de marzo de 2024.

[26] Idem.

conocimiento de Carabineros de Chile. Es la primera institución receptora de denuncias de casos policiales y, por cierto, también la Policía de Investigaciones, el Ministerio Público y los tribunales de justicia. En ese contexto, la base de datos no es menor y nos permite, de alguna manera, graficar la realidad en torno a esta materia y a otras situaciones puntuales.

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

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

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

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

Según lo descrito, derechamente, podemos definir esto sobre la base de los datos que recibimos. Aunque, tal como señaló nuestra delegada presidencial, hay muchos casos que no son denunciados y derechamente pasan a formar parte de la cifra negra, al igual que otros delitos

sobre los cuales, por lo menos nosotros, no tomamos conocimiento, no se denunciaron o derechamente los denunciaron en la Policía de Investigaciones o en la fiscalía directamente.

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

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

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

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

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

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

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

En 2022 había más intimidación, más amenaza, más agresión a los conductores, con 28 casos. Por lo tanto, baja la amenaza directa al

conductor y sube el corte de sellos de seguridad, que se instalan en cada camión. Vamos a tener que reforzar el sistema de seguridad de los camiones, pero ese es un indicador de cómo están operando los delincuentes.

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

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

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

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

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

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

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

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

Por tanto, a su entender, debemos priorizar el delito en la Región del Biobío, porque sabemos que los camiones salen de la Región de Los Lagos y el destino puede ser la Región del Biobío, a través de puertos, o directamente Santiago, pero hay cuatro regiones entremedio por donde cada día transita camiones de alto tonelaje.

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

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

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

A su entender, el año 2023 se evidencia como el más complejo en esta materia. No sé si aumentó la cantidad de camiones que transitan por la ruta o las exportaciones fueron mayores, pero se observa que, respecto del

delito de robo, en todas sus especies, los más afectados son los camiones, donde ocurre el delito. Como se dijo, hay otros lugares donde puede ocurrir este delito, pero, insisto, el dato nos indica que Biobío, La Araucanía y Los Ríos son las regiones que concentran la mayor cantidad de casos.

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

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

En materia investigativa, como Carabineros, no tenemos focos delictivos en los que estemos trabajando o esclareciendo alguno de ellos, más allá de una instrucción particular que nos dieron por unos robos ocurridos en Cabrero y en Penco, pero fue una instrucción particular para conectarla con un dato.

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

- **Preguntas al invitado:**

1.- Diputado señor **ROMERO (don Leonidas)** consulta si hay casos en los cuales también se roban el camión. De ser así, ¿cuántos casos hay y qué ocurre con eso? ¿Se logran recuperar?

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

Es complejo el tema, señor diputado, porque nosotros nos enteramos muy tarde de la denuncia. El *modus operandi,* en 2022, fue más con intimidación, con agresión y hubo un secuestro también. Me explico: el conductor fue detenido, por diferentes motivos, en Loncoche, o en San José de la Mariquina,

a las 4 de la mañana. Nos enteramos de esa denuncia al día siguiente o en horas de la tarde del mismo día. Habiendo transcurrido ya doce o catorce horas del hecho.

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

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

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

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

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

2.- La diputada señora **SAGARDIA** (doña Clara) indicó que la delegada dijo que han colocado cámaras desde Los Ángeles hasta Cabrero. ¿Están funcionando? ¿Han servido para la investigación o todavía no hay resultados?

En respuesta: sin duda las cámaras, de alguna forma, son inhibidoras para la ocurrencia de delitos. Pero eso no viene al caso. Yo estuve mucho tiempo en La Araucanía, en diferentes cargos, en diferentes grados, y en la ruta de La Araucanía hay muchas cámaras, y así como yo sé dónde están las cámaras, los delincuentes también lo saben. Por lo tanto, si bien podrían inhibir, no lo hacen ciento por ciento.

Ahora, las cámaras juegan un rol fundamental cuando trabajamos en el área investigativa, principalmente en cuanto a la recopilación de evidencia, porque podemos hacer un seguimiento desde la cámara 1 hasta la 50

para definir por dónde entraron los sujetos con sus vehículos, por dónde salieron y en qué dirección. A veces, respecto del tema de las cámaras, no hay una conexión a nivel país. O sea, yo, derechamente, no estoy observando lo que pasa en La Araucanía, y podría decir que no es mi área de responsabilidad, pero en la actualidad la mirada debería ser más integral.

Si usted va a Concepción se dará cuenta de que no es la misma ciudad que era hace 20 o 30 años. Hoy están conectados Hualpén-Talcahuano, Penco-Tomé, Chiguayante-Hualqui, San Pedro-Coronel-Lota; es decir, ahora sí vemos que es un Gran Concepción.

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

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

3.- La diputada señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- refiere que el invitado habló de 22 casos en los cuales hay evidencias de robo con detenciones. ¿Cuál de todas esas causas o detenciones se han llevado a tribunales y cuántas han llevado a cabo hasta el final?

Por otra parte, consulta sobre el gremio de los transportistas, en cuanto a si hay alguna evidencia o si ellos mismos han hecho las denuncias cuando les han robado la mercadería. ¿Ustedes saben cuántos son los camiones que se han robado?

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

Respecto de la persecución penal, quien, efectivamente, nos podría orientar más sería un fiscal que lleve la causa, para saber si está como

un foco investigativo. Es decir, se juntaron muchas causas o todas las concentramos en un solo foco.

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

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

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

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

- Prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío señor Hugo Haeger Bórquez. [27]

Señala que, desde nuestro punto de vista, de lo que nos compete en la investigación criminal de los delitos, a veces no tenemos conocimiento de todas las denuncias que ingresan al sistema por esta modalidad.

---

[27] Disponible en acta de la sesión 10ª de fecha 21 de marzo de 2024.

No obstante, nuestra retroalimentación son los decretos de investigar, que emanan de las diferentes fiscalías de la región.

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

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

¿Cuál es el *modus operandi*? En conocimiento de que los camiones cargados con salmones salían de Puerto Montt, estas organizaciones iniciaban “su trabajo” desde la misma Región de Los Lagos, con un seguimiento a distancia hasta Mulchén-Cabrero, aproximadamente, y en esa zona se producía la interceptación del camión, el robo con intimidación, se apropiaban del vehículo, retenían al conductor, y el vehículo era trasladado a un predio agrícola, cercano a la zona.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Estamos con que se cometían delitos que afectaban a camiones con salmones, como a otros vehículos de alto tonelaje que trasladan mercaderías de distinta naturaleza, de norte a sur y de sur a norte.

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

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

Muchos tenían domicilio cerca del Terminal Pesquero Metropolitano, en las comunas de El Bosque y San Ramón, pero otros en esta región, principalmente, la persona que les arrendaba el predio para desembarcar los camiones.

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

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

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

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

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

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

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

Si bien tenemos órdenes de investigar aisladas, nos interesa que se decrete un foco prontamente, porque a través del foco criminal atacamos el fenómeno; podemos imputarle a una banda más de un delito, ya que, si lo abordamos de manera individual, vamos a imputarle solo un delito y, en ese caso, la pena es baja. En cambio, si le imputamos diversos delitos, podemos

configurar la asociación ilícita, uno de los delitos imputados a las bandas detenidas anteriormente, y el crimen organizado, una nueva figura criminal de nuestra jurisdicción.

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

- **Preguntas al invitado:**

1.- La señora **ACEVEDO**, consulta si, en el marco de la investigación que han realizado y respecto de esta banda que detuvieron, que está entre rejas, ¿han determinado quién es el principal financista de la comisión de este delito?

En **respuesta**: efectivamente, dentro de la organización criminal, determinamos ciertas responsabilidades. Existe un líder, existen financistas, existen personas encargadas de los transportes y hay peonetas, que se preocupan solo de la carga y la descarga de mercadería.

En ese sentido, están determinadas las responsabilidades y ahora el Ministerio Público debe atribuirle responsabilidades a este imputado bajo la figura de asociación ilícita, con ciertos requisitos en la jurisprudencia y, según los roles que ejecuta, se hará la imputación o acusación del Ministerio Público.

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

2.- El señor **ROMERO** (don Leonidas), consulta si la señora que servía de señuelo está detenida. Y si es así, ¿hay otra mujer que esté sirviendo de señuelo?

En **respuesta**: Sí, desde el momento en que se establece que una persona en particular hace dedo inocentemente, a juicio del camionero.

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

Cabe señalar que la detención y la responsabilidad está atribuida a esa persona. Ahora, el tipo de responsabilidad lo determina el tribunal,

si es autor o cómplice, pero ahí cada uno juega un rol particular dentro de la organización.

3.- La señora **SAGARDÍA** (doña Clara), refiere que en la exposición de la PDI se señaló que este tipo de delitos ha tenido un progreso a partir de 2020 y que como el inicio de la comisión del delito sería en el sur, se envían las carpetas con las denuncias a la jurisdicción primaria, la cual estaría en el sur.

Después, Carabineros se refirió a la falta de interrelación.

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

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

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

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

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

Existe la comunicación, y para eso están nuestras oficinas de análisis criminal, interrelacionadas, para ver estos fenómenos transversales en diferentes zonas del país.

4.- El señor **ROMERO** (don Leonidas) consulta el cómo se coordinan. Contextualizando su pregunta, refiere que en el periodo anterior logró conformar una comisión investigadora y denunciar la pesca ilegal de 50 mil toneladas en El Maule, y lo logró porque estaba la voluntad de coordinar del

Sernapesca, de Carabineros, de la PDI, de la Fiscalía y del Servicio de Impuestos Internos.

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

Acto seguido, a raíz de la solicitud de la diputada señora Acevedo, la comisión acordó que se oficie al Ministerio Público, al fiscal nacional, solicitándole el nombramiento de un fiscal exclusivo para la investigación del robo de salmones a nivel nacional.

En **respuesta**: si bien actualmente hay una buena comunicación con las autopistas, en el tramo de Biobío tenemos una nueva concesionaria china, que se hace cargo del tema, pero demora en la entrega de información. A veces, ocurrido un delito, lo primero que hace el detective es irse a la caseta de peaje para obtener información sobre el tráfico del camión, y a veces vemos la vecindad. ¿Qué es la vecindad? Si en un peaje vemos que un vehículo pasa detrás de un camión y en el segundo peaje pasa el mismo automóvil, podemos asociar ese segundo vehículo a la banda. A veces, tenemos el problema de que ese dato no se entrega de manera inmediata en las rutas de El Bosque y Las Maicas; incluso, pasan semanas sin contar con esa información, lo cual resulta complicado para la investigación.

5.- El diputado señor **GONZALEZ** (Presidente) pregunta si cuando encuentran los salmones, las cajas o los productos, ¿tienen la capacidad de analizar que ese producto tenga trazabilidad? ¿Pueden saber de dónde viene y hacia dónde va? ¿Pueden hacer un rastreo del producto o en este momento no existe esa posibilidad?

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

En **respuesta**: respecto de ese tema en particular, si nos encontramos con una caja con salmones, quizás no tenemos la trazabilidad; no obstante, si nos encontramos con una carga mayor o con el camión cargado con salmones, sí se puede hacer esa trazabilidad, ya sea por la documentación del camionero, por la entrevista al camionero o por las diferentes instancias que permiten realizar la trazabilidad formal del camionero que sale de Puerto Montt para llegar a Santiago. Pero, a veces, la mercadería, producto del delito, tiene diferentes rumbos. Al hacer el hallazgo de esa mercadería, nos encontramos con el delito de receptación, cuya pena es mucho menor respecto del conjunto de delitos que enfrentamos, entonces, hay que determinar cuál es la banda criminal que comete el delito y realiza la posterior comercialización de los productos.

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

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

En **respuesta**: En ese sentido, si no logramos interceptar el camión antes de que llegue al destino final, sí se produce la comunicación con las unidades de Santiago para proceder a su detención.

Ahora bien, en el mismo sentido de la pregunta formulada por una señora diputada respecto de la participación de otros servicios en el procedimiento, el Ministerio Público dispone que la PDI investigue. Nosotros, en la parte preliminar y por un tema de guardar reserva de la investigación, participamos solos, y vamos haciendo consultas particulares a los diferentes servicios. Pero, una vez que nos enfrentamos al hallazgo final o cuando concluimos la operación, sí pedimos la cooperación o damos cuenta al Servicio de Impuestos Internos para que haga lo suyo, como también al Sernapesca o al Servicio Agrícola Ganadero cuando corresponda, porque debemos saber qué se va a hacer con esa mercadería; si debe destruirse, una vez que pierde la cadena de frío.

- Gerente División Logística, Camanchaca S.A, señor Luis Antonio Ramírez Arrieta,.[28]

El señor Ramírez expuso con apoyo de la siguiente presentación. [29]

El señor **RAMÍREZ**, Indicó que cuando hablamos de la macrozona centro-sur, estamos hablando de una zona geográfica que tiene actualmente alrededor de 170.000 metros cuadrados, casi 6 millones de habitantes y un producto interno bruto (PIB) de 35.000 millones de dólares

[28] Disponible en acta de la sesión 10ª de fecha 21 de marzo de 2024.

[29] Idem.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A pesar de eso, debido a la sofisticación, tal como lo comentaron el jefe de la PDI y el general Bobadilla, pese a esta inversión de 300.000 dólares en nuestra flota, que tenemos espalda para hacerla, porque somos una compañía que vive de esto y está en el *core business* de nuestro negocio, aun así, eso no nos ha permitido arbitrar correctamente el tema. Esa es la verdad. Prueba de ello, en las últimas dos semanas o un mes, pese a toda esta inversión, nos han robado dos equipos. Insisto, dos equipos. Con la diferencia -y me pareció muy oportuna la pregunta-, de que efectivamente sí se ha radicalizado el tema en términos de secuestro, en términos de llevarse los equipos, señor diputado. Se los están llevando y adicionalmente, con sorpresa, movilizándose los días de exposición al robo a los días lunes, martes y miércoles. Eso implica que estamos viendo una sofisticación en términos de administrar estas cargas frías en volúmenes sustantivos. Estamos hablando de que un camión moviliza aproximadamente 20 toneladas de producto congelado. Dos camiones robados entre lunes y martes significan 40 toneladas de producto, y si es fresco, son aproximadamente 16 toneladas.

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

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

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

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

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

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

Por lo tanto, aunque no estoy en condiciones de pedir, sí estoy en condiciones de exponer que ustedes son fundamentales para el buen resultado que ha habido en términos de la recuperación de la paz pública y de su mejora a partir de la promulgación de la tipificación del delito de robo de madera, que ha incidido en la calidad general de vida de todos los que estamos hoy día involucrados en negocios del transporte.

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

- Gerente de Logística de Blumar Seafoods, señor Marcelo Álvarez Sotomayor.[30]

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

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

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

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

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

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

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

---

[30] Disponible en acta de la sesión 10ª de fecha 21 de marzo de 2024.

Talcahuano, y si se fracciona en el camino, es fácil de detectar, si no hay guías falsas u otro caso, pero es fácil pesquisar que es un producto con problemas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hoy en día inhiben el GPS con unas antenas.

Lo que más nos ha resultado es viajar en convoy. Cuando vamos al puerto de Coronel, tenemos que hacerlo en grupos de a tres, cuatro o cinco camiones, que esperan todo el día para hacer un viaje.

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

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

- Representante de SalmonChile, señor Ricardo López.[31]

El señor López expuso con el apoyo de la siguiente presentación. [32]

Desea mencionar -ahora que estamos hablando de la cadena productiva de la industria del salmón- que esta cadena tiene distintas fases o etapas en las cuales intervienen también muchos servicios, proveedores, trabajadores, etcétera. Sin embargo, cuando estamos hablando del robo en ruta, nos referimos a la última fase, probablemente al último cuarto de milla del cultivo de salmón en el país.

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

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

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

Entonces, tenemos una agenda regional, pero no solo en la Región del Biobío. También tenemos una agenda en materia de seguridad en La Araucanía. En este punto, quiero enlazar esto con lo que mencionaba el general. En la Región de La Araucanía hay una situación distinta, que ha hecho que la seguridad de la piscicultura, o sea, en las primeras fases de cultivo del salmón, se vincule con el tema del crimen organizado, precisamente, porque ha habido ataques. De ahí, hemos aprovechado —lo digo en mi rol de representante de SalmonChile en La Araucanía y en el Biobío— de incorporar el robo en ruta del salmón que pasa por la Región de La Araucanía, de lo cual se ha hablado suficientemente en esta sesión.

Con eso, quiero decir que La Araucanía tiene una mesa formal de seguridad respecto del crimen organizado, de la seguridad y la

---

[31] Disponible en acta de la sesión 10ª de fecha 21 de marzo de 2024.

[32] Idem.

piscicultura, pero conversamos mucho del robo de salmón, aunque no sea parte de la tipificación de crimen organizado en La Araucanía; también lo hacemos en el Biobío, al igual que en la presente sesión, y también se hizo en la Región de Los Lagos.

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

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

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

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

Si no me equivoco, el general Bobadilla y el prefecto inspector de la PDI mencionaron el punto de descanso seguro. Estamos abogando fuertemente para que haya uno. Al menos en la zona de Duqueco ya tenemos un proyecto y hemos estado trabajando con autoridades, con el Ministerio de Bienes Nacionales, con la Fedecam Centro Sur, a través de su presidente, Freddy Martínez, con quienes tenemos alianzas muy potentes de trabajo colaborativo.

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

Ya se ha hablado de las medidas implementadas en tecnología por las empresas de la industria, transportistas y productoras: GPS en camiones y en carga; sensores de temperatura; cámaras de vigilancia; viajes en convoy de tres, cuatro o cinco camiones; control remoto de corte de combustible;

botón de pánico; cerraduras de seguridad y candados satelitales. En fin, hay muchas medidas que la industria está implementando desde el punto de vista tecnológico; pero, como mencionó alguien en esta sesión, son miles de viajes al año y centenares de viajes al día, por lo tanto, el riesgo es permanente.

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

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

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

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

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

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

En ese sentido, valoramos el trabajo técnico y político que se está haciendo en esta comisión. Es tremendamente apreciado por la industria, por la empresa de logística transportista, y por nosotros mismos. Ya se mencionó

que no solo es un tema que afecta a la industria, sino que tiene el potencial de afectar al país, como imagen país.

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

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

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

Es probable que no se haya mencionado un tema y que en esta región suceda muchos robos y ataques podría restar competitividad a la Región del Biobío. Hay proyectos de puertos en La Araucanía y en Los Ríos. ¿Por qué no pensar que la industria podría optar por otras vías, lo que significaría disminuir la competitividad de la Región del Biobío?

- Director zonal de Pesca, regiones de Ñuble y del Biobío, señor Milton Pedraza García.[33]

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

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

---

[33] Disponible en acta de la sesión 10ª de fecha 21 de marzo de 2024.

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

Dicho lo anterior, y a pesar de no contar con esas facultades directas para la fiscalización de los delitos que genera el robo del salmón, sí estamos preocupados de los efectos del problema que aborda esta comisión sobre la comercialización de salmones de origen ilegal, las condiciones sanitarias de esa comercialización y, por supuesto, el impacto que eso genera en la industria y en el trabajo en la zona centro sur de nuestro país.

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

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

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

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

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

Excepcionalmente, el artículo 137 bis de la Ley General de Pesca y Acuicultura actual se refiere a la sustracción de especies dentro de centros de cultivo, sancionándose con penas establecidas en el artículo 440 del Código Penal. Podría abordarse eso en dicha ley, así como también el desconocimiento del origen o el no informar quién tiene ese salmón. Actualmente, no tenemos esa herramienta en la normativa vigente.

Por último, como ustedes saben, en la Subsecretaría de Pesca estamos transitando un camino hacia la elaboración de un proyecto de ley de acuicultura, que se está iniciando dentro de las conversaciones a nivel

nacional, pero podría ser una herramienta donde podrían vincularse efectivamente nuevas facultades que tenga el Servicio Nacional de Pesca en la materia. Como que en el nuevo proyecto de ley de pesca que ayer se aprobó para su tramitación legislativa, se le entregan facultades al Servicio Nacional de Pesca respecto a la pesca ilegal. Este nuevo proyecto de pesca y acuicultura podría ser una herramienta válida para hacer indicaciones en esta normativa.

- **Preguntas a los expositores:**

1.- El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- En relación con la acreditación de origen legal de los productos, está en la ley y el Sernapesca tiene que hacerlo, incluso fue reconocido así por la propia directora nacional en esta misma comisión.

En ese contexto, es parte de las funciones que el Sernapesca debe realizar y, por lo mismo, en la última sesión, el servicio hizo una propuesta más que la trazabilidad al rastreo de los salmones, una propuesta público-privada, por eso cabe la consulta de qué le parece a la misma industria la propuesta que hizo el Sernapesca. No sé si ustedes la pudieron ver en la última sesión.

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

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

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

2.- El diputado señor **ROMERO**, don Leónidas, consulta a representantes de la industria ¿Sería posible, les pregunto tanto a Milton como a don Ricardo, que sean salmones escapados, conocidos como asilvestrados?

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

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

Respuestas en conjunto a las tres preguntas:

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

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

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

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

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

En relación con el planteamiento del diputado Leonidas Romero sobre la posibilidad de que los pescados que se encuentran en los mercados sean asilvestrados, quiero señalar que es difícil determinarlo ahora. No obstante, en las capacitaciones que hemos hecho, como, por ejemplo, la realizada

en septiembre u octubre del año pasado con las distintas instituciones fiscalizadoras, hemos visto que hay ciertos estándares que se repiten.

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

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

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

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

- Ana María Fernández, directora regional subrogante Sernapesca Biobío. [34]

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

Para contextualizar, la situación normativa del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, en relación con la visación del traslado de los productos salmonídeos y respecto de lo que se señala sobre la acreditación de origen legal desde el punto de vista pesquero, tiene por objeto resguardar las medidas administrativas a las que están sujetas las distintas pesquerías.

---

[34] Disponible en acta de la sesión 10ª de fecha 21 de marzo de 2024.

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

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

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

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

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

Por lo tanto, hoy en día la fiscalización se hace a través de un documento tributario y con eso se gestiona la exportación. No se requiere una acreditación de origen legal a los exportadores, a diferencia de otros recursos exportados mediante este mismo mecanismo. La medida se adoptó a partir de conversaciones con el sector pesquero, que también relevó su importancia en determinado momento. Por ello, el Servicio acogió dicha medida, y ahora el señor Ricardo López, representante de SalmonChile, lo expone como una acción que podríamos volver a implementar.

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

Por otro lado, complementando esta información y basándome en lo que señala el diputado Leonidas Romero, el Servicio Nacional de Pesca, como manifestó su director zonal, está participando en mesas de trabajo para combatir la pesca ilegal a través de la Red Sustenta del Biobío,

conformada por el Servicio de Impuestos Internos, el Servicio Nacional de Aduanas, las instituciones de Salud y la Policía de Investigaciones, entre otras entidades.

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

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

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

El señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).- Muchas gracias, señora Fernández. A continuación, me gustaría que los representantes de la industria salmonera se refirieran a la propuesta de rastreabilidad innovadora presentada por Sernapesca. Para que esta propuesta sea factible, lógicamente, se necesita una alianza público-privada, sobre lo cual la industria tiene mucho que aportar.

El señor **RAMÍREZ**, Luis Antonio (gerente División de Logística, Camanchaca S.A.).- En la macrozona centro sur hay cinco aeropuertos sustantivos importantes; de esos cinco, cuatro están certificados para vuelos *full* carga.

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

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

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

- Director nacional de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile (CNTC), señor Erwin Palma.[35]

¿Por qué quise estar acá? Porque nosotros, siendo chilotes de tomo y lomo, como se dice literalmente, somos los mayores representantes del transporte en la industria del salmón en el sur de Chile, porque, como ustedes saben, en la isla de Chiloé está el corazón de la industria. Nosotros nacimos con la industria en Chiloé. De hecho, el ciento por ciento de nuestro trabajo corresponde al transporte en Chiloé y un porcentaje muy bajo a la industria de la mitilicultura, porque tenemos muy poca agricultura. Los otros temas se manejan en muy poco porcentaje. La industria del salmón nos lleva a progresar y a tener la comida para los que trabajamos en el sector del transporte.

¿Por qué digo que somos los mayores representantes del transporte en la industria? Porque en Chiloé manejamos 16 plantas de procesos, que son las más grandes de la industria del salmón, de las cuales 14 son directamente de procesos de salmón y 2 son de alimento, como Vitapro y BioMar, las más grandes que hay en el sur de Chile.

Para nosotros es absolutamente esencial enfrentar lo que está pasando a nivel país respecto de la delincuencia, más claramente en relación con el robo del salmón. ¿Por qué? Porque, finalmente, esto es una cadena. Cuando nosotros hablamos del robo de camiones -y digo “nosotros”, porque deberíamos haber estado antes en esta mesa-, me refiero a que en dos meses nos robaron tres camiones, que son los caballitos de batalla -por decirlo de alguna manera- que tenemos como transportistas, porque en Chiloé no hay grandes empresas de transporte. Todos somos pequeños transportistas, y la mayoría de los camiones son manejados por sus dueños.

Entonces, ¿qué mayor responsabilidad, que sean los mismos dueños de los camiones quienes transportan? Aun así, nos robaron tres camiones. Pensamos que esto nunca nos iba a pasar, pero la delincuencia escaló a tal nivel que secuestraron a los conductores arriba de los transbordadores que cruzan el canal de Chacao. Eso no debiera ser posible, porque uno paga por

---

[35] Disponible en acta de la sesión 11ª de fecha 2 de abril de 2024.

pasar en un transbordador. No es posible que secuestren a los conductores allí y que los camiones salgan con gente que no corresponde en la cabina. No tuvimos respuesta por parte de las navieras para que nos ayudaran realmente a solucionar el problema, porque si bien todos hablan sobre el tema del robo, tenemos que decir que hay falencias.

¿Cómo se lo explico? La falencia que uno ve desde allá es que la policía tiene poco poder, porque incluso llamamos para decir dónde está el camión. Esta situación nos pasó. A la media hora de que nos robaran el camión, sabíamos dónde estaba y que iba perdiendo temperatura, porque tenemos sistemas electrónicos que nos indican cuando se abren las puertas de las cámaras frigoríficas, dónde está estacionado el camión, a qué velocidad va transitando, su ubicación exacta, etcétera. Si usted llama a la policía, nos dice que no pueden actuar y que van a llamar al fiscal. Entonces, se pierde un tiempo precioso de flagrancia. Cuando llega la policía, a la cual durante horas le dijimos que por favor fueran hasta allí, claramente encontramos toda la carga, porque estaba a 2 kilómetros y medio de la ruta 5 Sur. Efectivamente, recuperamos toda la carga, pero ahí nos dimos cuenta de algo grave que estaba sucediendo. Todo el mundo pensaba que el salmón se robaba y distribuía en el mismo país, pero nos dimos cuenta de que la carga iba a cruzar hasta Argentina, porque en la casa donde se encontraron los productos había documentación lista para ser presentada en el paso fronterizo Cardenal Samoré.

Con policía me refiero directamente a Carabineros. No estoy acusando a Carabineros de que no actúa de buena manera. Lo que digo es que les falta poder y una actuación más proactiva. No sé cuál es el sistema de trabajo que tienen, pero todos saben que Carabineros prefieren evitar un problema, porque muchas veces el delincuente sale libre y el carabinero pierde su trabajo. Literalmente, esto ha sucedido en un montón de oportunidades.

Siguiendo con el tema de estos robos, nosotros hemos sido afectados directamente. Ese es el problema que hemos tenido.

Cuando nos robaron el segundo camión, a los diez minutos sabíamos, por un sistema de monitoreo electrónico, que se llama gerenciamiento de riesgos, que había perdido la dirección y que el conductor ya no iba manejando el camión. Y nos pasó exactamente lo mismo: Carabineros de la Tenencia de Chacao, de la Comisaría de Calbuco y de la Tenencia de Carabineros en el sector de Trapén, llegando a Puerto Montt, a pesar de que había un triángulo para poder detener el camión y atrapar a los ladrones, no se pudo.

Por lo tanto, creo que hay una falencia importante en esta materia. Por eso, les pido a ustedes, que son quienes deben legislar sobre estos temas, que consideren que las policías tengan el poder necesario para actuar en este tipo de eventos. Hemos optado por tener toda la tecnología que hay, con

costos para nosotros y para la industria, y aun así sucede este tipo de situaciones. Es algo ilógico.

Siempre se ha sabido que cuando inventan un aparato electrónico para algo, después inventan otro, en la misma empresa, para que "diluya" el trabajo del primer aparato que pusieron. Ya se está hablando de la famosa herramienta de Microsoft, el Yammer, que es un aparato al que no le veo otro uso que no sea delinquir. Si alguien acá me puede decir qué otro uso se le puede dar a un Yammer, lo podría entender. Se trata de un bloqueador de señal de GPS.

Entonces, ¿qué pasa? Que el delincuente compra, en cualquier parte, un Yammer, ¡y listo! Parte a robar un camión. Va con el Yammer, inhabilita todos los sistemas de monitoreo electrónico, que a nosotros nos cuesta dinero mantener, por un protocolo de seguridad, y se roba el camión sin ningún problema.

Lo que hay que hacer es evitar ese tipo de cosas. Repito, el Yammer es un aparato inhibidor de señal de GPS que venden en cualquier parte. A lo menos, debería prohibirse su venta. Pero ese es otro tema.

Finalmente, quiero apelar a la buena voluntad de todos ustedes, que son quienes hacen el trabajo de legislar y presentan los proyectos de ley, para que, de una vez por todas, podamos terminar con la delincuencia en todas las áreas, no solo respecto del robo del salmón. Nosotros, que viajamos literalmente por todo Chile, desde Arica hasta Tierra del Fuego, con diferentes cargas, no tenemos dónde pernoctar o descansar seguros. No podemos dormir tranquilos, pensando en que nos van a robar, y eso está ocurriendo a nivel país.

En cuanto al traslado de salmones, nos atacan todos lados. Nos dicen que los conductores no pueden conducir más de cinco horas, por lo que tendríamos que contratar a dos conductores para hacer el tramo, con seguridad, llevando salmones desde Chiloé hasta Santiago.

Desde Quellón a Santiago son 1.280 kilómetros en los que el camión no puede parar, porque, si para, existe la probabilidad de que lo roben; contratar a otro conductor significa un costo adicional que no está considerados en los costos fijos del transporte; es un costo que termina siendo una pérdida para el dueño del camión, y los conductores se ven menoscabados cuando uno les pone a otra persona al lado dentro de una cabina tan pequeña, porque ustedes saben que la cabina de los camiones es el hogar del conductor, y si hay dos conductores arriba de un mismo camión podría no haber *feeling*, porque no podemos pretender que todos nos caigamos bien en la vida.

Entonces, todo eso ha significado problemas para el transporte de carga por carretera, sobre todo de salmón, que es un producto muy apetecido por los delincuentes.

¿Qué más les puedo decir? En Chiloé, tenemos todos los sistemas de seguridad existentes y hacemos todo para que no nos sigan robando, pero necesitamos que las leyes avancen, que se aceleren, porque tenemos que salir a perseguir la delincuencia en Chile, que está llegando a límites incalculables y no hay cómo frenarla.

¿Cuál es la manera de frenar la delincuencia? A través del trabajo que tienen que hacer ustedes, acelerando todos los proyectos de ley que sean necesarios para detener este tipo de cosas. Es una cadena, no es solo que nos roben el camión, sino que perdemos en muchos aspectos. El mandante desconfía de nosotros como transportistas, nos cambia, y perdemos nuestro trabajo. Peor aún, el que nos da la pega de transporte, desconfía de nosotros. Se roban el camión, la carga no llega a su destino, no llega donde tiene que ser entregado, en otro país. ¿Qué logramos con eso, finalmente? Que este negocio se vaya acabando por la delincuencia, porque, así como nosotros podríamos perder a nuestro empleador, por decirlo menos, también podría perder a su cliente en el extranjero, porque la carga no llegó, y eso ocurre demasiado seguido.

Hay estadísticas, por ejemplo, que señalan que entre 2019 y 2023 se han robado 140 camiones. Eso significa una cantidad de millones de dólares impresionante: 21 millones de dólares en pérdida de salmones.

¡Imagínense cuando roban un camión cerca de Santiago que salió de Chiloé! Como transportista pierdo todo, pierdo el viaje, pierdo el tiempo; después, tengo que recuperar mi camión, tengo que mandar al conductor a tratar sus problemas psicológicos, y los tipos no quieren seguir trabajando. Tenemos un déficit de conductores a nivel nacional y mundial, justamente porque este ya no es un trabajo seguro.

A ver, no quiero que se escuche mal, pero hay que legislar para la gente buena de este país, para la gente trabajadora como nosotros, la de todos los gremios, en todos los ámbitos, y eliminar las facilidades que tienen los delincuentes para entrar y salir de las cárceles. Eso es lo que hay que perseguir. Las condenas y todo ese tipo de cosas, y no dar tanta facilidad a los delincuentes para que entren y salgan.

Por ejemplo, en este momento, como trabajador, no puedo demandar a un delincuente. ¿Por qué? Porque yo tengo que pagarle a un abogado; el delincuente, no, porque se lo pone el gobierno. Eso es lo que tenemos que evitar y perseguir para que este tema se termine.

Preguntas:

Del señor **BERGER**.- Respecto a los hechos relatas, ¿qué pasó con los otros camiones? Me refiero a cuánto tiempo se demoraron en rescatarlos y si la mercadería todavía estaba en condiciones de seguir su tránsito al destino final.

El señor **BÓRQUEZ**. Sobre el robo en canal Chacao ¿en algún momento hubo conexión con la gente de los transbordadores? ¿Hay alguna posibilidad de que nosotros ayudemos a tener mayor seguridad, especialmente en los transbordadores, que a cada rato están trasladando camiones?

De la señora **ACEVEDO** (doña María Candelaria).- ¿Cuánto demoran ustedes en hacer el llamado y denunciar que se robaron un camión? ¿Pasadas una, cinco o diez horas? ¿Lo hicieron al otro día?

Respuestas:

El señor **PALMA** (presidente Asociación de Dueños de Camiones de Castro y director nacional de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile).- Señor Presidente, le contesto a la diputada.

En Chiloé, respecto de los salmones, con todo lo que sucede, contratamos un servicio que se llama gerenciamiento de riesgo, y voy a explicar cómo funciona.

Para cada camión que sale de cualquier planta de proceso, de cualquier lugar, con una carga de salmones, refrigerada o no -porque también se tiran salmones en *bins*, donde el salmón va muerto, pero sin sistema de frío-, tenemos una empresa contratada externa que monitorea el camión desde que salió de la planta hasta su destino.

¿Qué significa eso? Que si, por ejemplo, el conductor, por algún motivo, para en la carretera, donde sea, en un servicentro o en cualquier parte, la persona que lo está monitoreando lo llamará enseguida a su teléfono, a los cinco minutos. Si el conductor no contesta, espera cinco minutos más y lo vuelve a llamar, y si de nuevo no contesta, tras otros cinco minutos, el camión se da por robado de inmediato, automáticamente, y en ese mismo instante se bloquea. O sea, tenemos la posibilidad de impedir que el motor siga andando.

Esas son las órdenes que tienen los conductores y ellos saben que funciona de esta manera. Entonces, cada vez que el camión sale del lugar, una persona llama al conductor y le dice: Juanito Pérez, yo lo voy a monitorear desde que usted sale de Quellón hasta que llegue a Puerto Montt, a un frigorífico. De manera que Juanito Pérez, cada vez que quiera bajarse del camión, primero tiene que llamar y decir: Me voy a bajar a tomar un café, me voy a bajar al baño, voy a bajar a revisar un neumático, en fin. Los conductores tienen que avisar cada vez que salgan de la ruta y, si no lo hacen, la persona que está a

cargo de monitorear el camión espera cinco minutos y lo llama. Muchas veces no contestan y dicen que se les olvidó llamar, pero si no contestan a la primera ni a la segunda, el camión se bloquea ahí mismo; de esa manera hemos logrado evitar robos, porque, finalmente, y hay que decirlo, muchas veces, uno ve caras, pero no corazones; se contratan conductores que, lamentablemente, se han involucrado en este tipo de robos.

Por tanto, también tenemos protocolos de seguridad. Antiguamente uno contrataba a una persona, le preguntaba si sabía conducir camiones, nos mostraba su licencia y listo, quedaban contratados, pero eso respondía a la necesidad. Ahora estamos yendo un poquito más lejos y les pedimos su certificado de antecedentes. Nos informamos sobre la vida de los conductores. De esa manera tenemos una respuesta cuando se nos pierde un camión, y a los 15 minutos llamamos a Carabineros diciendo que el camión desapareció. Creo que es un tiempo prudente como para que Carabineros llegue al sitio del suceso.

Cabe mencionar que, como nosotros sabemos dónde está el camión, buscamos al tiro la tenencia de carretera más cercana; entonces, sabemos que deberían llegar entre 10 o 15 minutos.

Reitero, no estoy haciendo una acusación en contra de Carabineros, pero si, por ejemplo, llamo a Pargua y digo que el camión salió del transbordador, que el conductor no contesta al teléfono, pero que el camión sigue avanzando, es porque el transporte se dirige hacia el lugar de su desvalijamiento, va avanzando hacia el lugar donde le van a robar la carga, y cuando uno ve que los carabineros no salen, o que salen después de 45 minutos, en ese tiempo, el camión ya llegó a Puerto Montt, se metió a Calbuco o a cualquier lugar donde no lo encontramos más.

Y, claramente, como decía la diputada, podríamos encontrar el camión, pero sin carga, y con daños evidentes dentro de la cabina, porque los ladrones siempre se llevan todo lo que pueden. Finalmente, le roban el dinero al conductor, le roban los documentos, le roban la guía, le roban todo lo que pueden; las radios de los camiones, etcétera.

Ahora, más allá de los robos que estamos viviendo, la isla de Chiloé es un paraíso donde todavía no hay delincuencia y se puede vivir tranquilo, pero cuando nos están secuestrando los camiones arriba de un transbordador —como dijo el diputado Bórquez—, que se supone es nuestra barrera natural, que impide que, entre la delincuencia a la isla, nos preocupe.

Lo que es más preocupante es que nos roban un camión con salmones hoy día y mañana aparece la venta de salmón en redes sociales, Instagram o Facebook, o bien. uno se acerca a los lugares establecidos y ve

rumas de salmones a la venta, pero nadie pregunta respecto de la trazabilidad del pescado, de dónde viene, su origen. De manera que falta apuntar a la fiscalización de entidades como el Sernapesca o el Servicio Nacional de Salud.

También tenemos un problema sanitario, porque cuando los tipos se roban los pescados, se pierde la cadena de frío; los tienen por ahí escondidos una semana y después los sacan a la venta en cualquier lugar y nadie fiscaliza nada. Es un problema sanitario real, la trazabilidad y la cadena de frío.

Por tanto, debemos apuntar a todo ese tipo de cosas para que esta cuestión termine.

Eliminemos la venta bruja, por decir lo menos, del pescado en cualquier parte, y van a dejar de robar camiones, porque finalmente no van a tener dónde venderlos. Los salmones aparecen por todos lados a la venta. No sé si reír o llorar al ver cómo se vende el producto. Aparte, hay evasión tributaria con este problema; se están perdiendo impuestos con la venta del salmón robado, por decir lo menos. Y, lo peor, lo que nos afecta a nosotros, es que podemos llegar a perder nuestro trabajo por tanta delincuencia.

Respecto de la consulta del señor subsecretario, en relación con el camión que encontramos nosotros mismos, se recuperó la carga y lo pagó el seguro, finalmente. De los otros camiones desapareció la carga. Ahora, el tema de los seguros es otra cuestión importante de tratar, porque se han robado tantos camiones, que los seguros empezaron a subir los valores a niveles que uno no puede pagar; así, vamos a terminar pagando nosotros los pescados. Un camión con pescado vale entre 200 y 300 millones de pesos. O sea, si me roban un camión, yo muero enseguida.

- Subsecretario del Interior, señor Manuel Monsalve.[36]

Apoyó su intervención con esta presentación.[37]

Cabe señalar que detrás del crimen organizado siempre hay un mercado, que es rentable. El principal mercado del crimen organizado, sin duda, es el tráfico de drogas, de eso no cabe duda.

El 75 por ciento de las organizaciones criminales se dedican al tráfico de drogas, que corresponde al mercado ilícito más grande y rentable de todos, aunque también hay otros mercados, como la trata de personas, el tráfico ilícito de migrantes, el secuestro y la extorsión, entre otros; o sea, hay otros

[36] Disponible en acta de la sesión 11ª de fecha 2 de abril de 2024.

[37] Idem.

segmentos a los cuales también se dedica el crimen organizado, porque son mercados rentables, en otras palabras, donde se gana plata.

A nivel estrictamente territorial, en Chile hay mercados más específicos respecto de los cuales algunas organizaciones han desarrollado cierta especialización, por ejemplo, las del cobre, del salmón, de la madera y otras. En cuanto al robo del salmón, a propósito de lo que el señor Erwin Palma plantea, la industria produce, en promedio, 900 mil toneladas por año y las estimaciones indican que las 160 denuncias de robo implican aproximadamente un robo de 22 millones de dólares desde 2019 a la fecha, o sea, hay un mercado que es rentable.

Normalmente, detrás de ese mercado hay una organización criminal que busca enriquecerse en ese comercio ilícito. Por lo tanto, en ese ámbito hay que hacer dos cosas muy importantes: Primero, garantizar que se persiga o elimine ese mercado ilícito, porque, como muy bien dijo el señor Palma, si no hay mercado, no hay delito, y ese es el objetivo principal de la lucha contra el crimen organizado: eliminar el mercado.

Por lo tanto, siempre es importante saber dónde se comercializa lo que se roba, porque si uno elimina la comercialización de aquello, también elimina el mercado y el delito.

Por otra parte, hay tres cosas que se han mencionado en la conversación, que me gustaría diferenciar. La trazabilidad es clave, ya que, si no se hace, no se puede fiscalizar eficazmente; segundo, la capacidad de control del Estado, y tercero, la capacidad del Estado para desarticular a las organizaciones criminales que están detrás del ilícito o la capacidad de persecución penal que tiene. Son tres temas claves los que voy a tratar de mostrar en la presentación.

Por último, debo decir que en esta exposición intentaré mostrar que -coincidiendo con la preocupación del señor Erwin Palma y considerando que los chilenos tenemos el derecho a vivir segura-, tanto el Parlamento como el gobierno, no se han brazos cruzados, sino ocupados de avanzar en medidas para enfrentar este tipo de fenómenos.

No les voy a contar lo que ustedes ya saben. El señor Erwin Palma hablo de 160 denuncias por robo de salmón; 139 tienen que ver con el transporte de salmón, o sea, esos robos se han producido en camiones de carga que lo transportan, fundamentalmente, en la Macrozona Sur y, en particular, en las regiones del Biobío, de La Araucanía, de Los Ríos y de Los Lagos.

Cabe recordar que Chile tiene una política nacional contra el crimen organizado, que no entraré a detallar. En diciembre de 2022, por primera vez, el gobierno del Presidente de la República entregó una política nacional

contra el crimen organizado. Nunca habíamos tenido una contra la amenaza de las organizaciones criminales.

En ella se estableció la constitución de los consejos regionales contra el crimen organizado, que, cuando no estoy yo, son dirigidos por los delegados presidenciales regionales. En esos consejos participan Carabineros, la Policía de Investigaciones, el Ministerio Público, el Servicio de Impuestos Internos y la Policía Marítima, en los lugares donde se encuentra el Servicio Nacional de Aduanas y Gendarmería.

En cada una de las regiones de las que estamos hablando hay una institucionalidad que se reúne regularmente en estos consejos regionales contra el crimen organizado, que tienen la tarea de priorizar los delitos de la región, ya no para mirar el país completo, sino para que esa región vea la amenaza que vive, en particular, en materia de seguridad, con la finalidad de que este conjunto de instituciones pueda definir estrategias para enfrentarla.

Entonces, como señalé, tenemos consejos regionales contra el crimen organizado en las regiones del Biobío, de La Araucanía y de Los Lagos.

Tal vez, respecto de esta materia, necesitamos subir un escalón, pero sin mostrar que hay un escalón. O sea, se han tomado medidas a nivel regional. En el caso del Biobío, en particular, hay medidas tomadas a partir del Consejo Regional contra el Crimen Organizado. Hay que mencionar que en el ámbito de la fiscalización se establecieron 16 puntos de control y la mayor cantidad de estos está concentrada cerca de la zona de Cabrero, puesto que, extrañamente, allí se produce la mayor cantidad de robo de camiones transportadores de salmón.

Por eso, la Región del Biobío priorizó este delito, no porque sea productora de salmón, sino porque los robos en el transporte de carga de salmón se producen mayoritariamente allí. Como dije, se han establecido 16 puntos de control en las tres provincias de la región, donde participan Carabineros, la PDI, el Sernapesca, la Seremi de Salud y el Servicio de Impuestos Internos, y en el marco de esa fiscalización, ha habido decomisos.

En el marco del comercio —vuelvo a la fiscalización que tiene que ver con la trazabilidad— se han realizado diez operativos de comercio en puntos de venta de salmón y pesca, por ejemplo, en San Vicente, en la Vega Monumental, en Tomé y en Penco, entre otros lugares.

Si bien este escalón puede ser insuficiente, quiero dejar de manifiesto que, en cualquier caso, ya hay uno en algunas de las regiones.

En el Biobío hay una colaboración público-privada y, a propósito de lo que plantea el señor Palma, uno de los puntos de interés que hemos detectado son las zonas de descanso seguro, ya que cuando se concesionaron las rutas, no se pensó en que estas podrían ser de preocupación. Por esa razón los camioneros tienen que descansar en la berma o en sitios que no tienen iluminación, cerco perimetral o patrullaje de Carabineros y, obviamente, no lo hacen tranquilos. Pero, como dije, la zona de descanso es más bien un lugar donde es más fácil encontrar camiones para robar. Desde ese punto de vista, hay un desafío que enfrentar.

En dicha región, la del Biobío, en sus provincias, se habilitaron tres zonas de descanso seguro y cuentan con cierre perimetral, luz, cámaras y guardias de seguridad, justamente para resolver ese vacío. Eso no es fácil hacerlo, porque normalmente se requiere modificar los contratos con las empresas concesionarias de las rutas, procedimiento que suele ser engorroso. Sin embargo, el Parlamento, en la discusión de la Ley de Presupuestos 2024, aprobó una norma que hoy nos permite actuar de manera mucho más expedita para modificar esos contratos. Además, con recursos de las concesionarias, en coordinación con Carabineros, se están realizando patrullajes en la carretera.

La situación de la Región de La Araucanía es distinta, porque los robos y los atentados se producen en los centros de cultivo, no se roban camiones de carga, sino que, como señalé, se producen atentados y robos en centros de cultivo. Por eso la estrategia de La Araucanía es distinta de la del Biobío.

En esta región existe una mesa operativa. Cabe recordar que esa región se encuentra en estado de excepción constitucional y, por lo tanto, hay un jefe de la Defensa Nacional. Esta mesa se encuentra integrada por el gremio de salmones, personal de Control de Orden Público de Carabineros de Chile (COP), el Ejército y la delegación presidencial regional. Ahí se analiza, se definen estrategias y se reporta su ejecución. Pero, insisto, en esta zona las acciones se enfocan fundamentalmente a combatir el crimen en la piscicultura. Es una realidad diferente.

Se pidieron informes de seguridad, que suelen hacer Carabineros, para detectar brechas en la piscicultura, y se recibieron 39 de 40 informes para los establecimientos acuícolas de la región y, según establezca Carabineros, se tomarán medidas para disminuir estas brechas.

En La Araucanía -insisto- sigue vigente el estado de excepción constitucional de emergencia, por tanto, está a cargo un jefe de la Defensa Nacional, un general de Ejército. El lunes me reuní con él, puesto que por su intermedio se coordinan las labores de control y fiscalización.

En cuanto a las acciones, se ha definido, fundamentalmente, realizar visitas reforzadas con sobrevuelo de drones. Hay que recordar que, en unos meses más, vamos a tener en la región un vehículo aéreo no tripulado -UAV, por su sigla en inglés-de muy alta gama; pero, por lo pronto, se está vigilando con los drones que están a disposición.

Además, se estableció una relación directa con el gremio y con la Unidad de Control de Orden Público de Carabineros. Cabe recordar que en La Araucanía tenemos -el diputado Schubert lo sabe- cierto adiestramiento en esta materia. Por ejemplo, el Plan Cosecha Segura, que funciona muy coordinado con los gremios, con Carabineros y con las Fuerzas Armadas. En este caso -en el de la piscicultura-, se estableció un mecanismo más o menos similar, entre la Unidad de Control de Orden Público y los gremios, para las pisciculturas. Para ello, se elaboró un protocolo con diez medidas, para que, en caso de presentarse una situación de inseguridad, se active un sistema de alarma que funcione las 24 horas del día, los siete días de la semana.

En el caso de Los Lagos, el Consejo Regional Contra el Crimen Organizado también perició el delito de robo de salmón. El plan regional se aprobó el 26 de marzo y considera realizar un plan de capacitación.

También considera hacer una definición de rutas de fiscalización, y esto es bien importante, porque, según la experiencia que hemos tenido, hay puntos estratégicos en las rutas que, en la medida en que se controlen, restrinjan, dificulten o hagan más riesgoso cometer delitos, los desincentiva. Son rutas de fiscalización interinstitucional. Es un trabajo coordinado en el cual, a veces, tienen que estar Carabineros, la PDI, el Servicio de Impuestos Internos y el Sernapesca, entre otros. Es un trabajo que requiere coordinación interinstitucional.

Asimismo, se definió establecer un plan público-privado para combatir el delito de robo de salmón y otras especies marítimas, con medidas de prevención, protocolos de actuación y denuncia.

En Los Lagos ha habido dos operaciones y a partir de ellas se logró desarticular algunas organizaciones. Solo las menciono, porque después voy a contarle que estamos desplegando ciertas medidas de fiscalización y control, pero la principal tarea es la desarticulación de las organizaciones. Reitero, se han desarticulado dos organizaciones.

Respecto de esta materia, quiero asumir un compromiso personal, que es llevar a cabo una mesa nacional de robo de salmón para no tener solo una mirada regional. Insisto, quiero comprometerme con la comisión a convocar a una mesa nacional de robo de salmón. Asumo el compromiso personal, como subsecretario, con el fin de tener -así como hemos pedido que

cada región tenga un plan regional- una mirada nacional y, por lo tanto, un compromiso interinstitucional desde una mirada nacional hacia las regiones, en materia de robo de salmón.

La ruta 5 Sur es un punto estructural, donde se producen los delitos. Por lo tanto, controlarla constituye un objetivo estratégico.

A propósito de que aquí están los camioneros, quiero contarles que, en esta materia, hemos hecho dos modificaciones bien importantes al contrato de concesiones. Una es a la ruta que está entre Collipulli y Temuco, en la Región de La Araucanía, la cual le costó al Fisco 280.000 U.F., más IVA, lo que equivale a alrededor de diez millones de dólares. Eso significa que modificamos el contrato. El diputado Schubert, que es de La Araucanía, lo conoce bien. En esa ruta instalamos 31 cámaras normales y 22 térmicas en los que denominamos puntos ciegos, donde no había ningún control y, por tanto, se producían los delitos; 439 luminarias dobles, y 53 pórticos lectores de placa patente en los peajes troncales y laterales. Si uno sale de la ruta, habrá un lector de patente por donde salga.

Además, todo esto está conectado a la Central de Comunicaciones (Cenco) de Carabineros. Por tanto, Carabineros de Chile lo ven todo.

También cerramos todos los ingresos y egresos de la ruta que no sean a través de las vías normales del Ministerio de Obras Públicas, de manera que solo se puede acceder y salir a través de vías formales.

Les cuento esto, a propósito de que están los camioneros presentes, y producto de los delitos que se producen en la ruta 5 Sur. Este es un cambio sustancial de las condiciones de seguridad del tramo de la ruta 5 Sur, entre Collipulli y Temuco. De hecho, espero ir a la región la próxima semana, con el Ministerio de Obras Públicas, a recepcionar las obras terminadas.

También hemos modificado el contrato de concesiones de la ruta que va desde Temuco a Río Bueno. Eso ya está en ejecución y tiene un costo mayor que el anterior: más de 323.000 U.F., más IVA, monto equivalente a más de diez millones de dólares. En ese tramo también hemos abordado los puntos ciegos de seguridad de la ruta 5 Sur. Para ello, se han instalado 36 cámaras de tipo normal, 20 cámaras térmicas, 519 luminarias dobles y 37 lectores de placa patente en las vías de peajes troncales y laterales.

Por otra parte, agrego, que hemos tenido que ampliar la Cenco que Carabineros tiene en Valdivia, porque el espacio era muy reducido. Eso está en ejecución, en tres etapas o en cuatro, si no me equivoco. Ya finalizamos la primera, y la última se termina entre septiembre y diciembre de este

año. En diciembre se ejecutarán las modificaciones de la ruta 5 Sur en el tramo que va de Temuco a Río Bueno.

Quise mostrarles eso porque las rutas son un elemento estratégico en materia de control de seguridad. Si no tenemos ese control, no tenemos control de la seguridad del país. En eso ha habido un esfuerzo muy importante, y cada modificación está coordinada con Carabineros, para que la institución tenga el control de la información que se proveer.

Quiero agregar algo que no está aquí y que está vinculado a la Región de La Araucanía y a toda la Macrozona Sur, que es la adquisición de un avión no tripulado para Carabineros de Chile, que tiene un costo de 6.500 millones de pesos, que ya está autorizado. Carabineros ya viajó a Alemania o a otro país.

Es casi un Hermes. Tiene una capacidad de distanciamiento del punto de control de 150 kilómetros. Es una capacidad de control muy alta, de la que ahora no dispone Carabineros en la Macrozona Sur, pero con la que contará durante este año.

Ahora voy a lo que planteó el señor Erwin Palma, que tiene que ver con los avances legislativos.

Tenemos medidas regionales, respecto de las cuales me he comprometido a darles una mirada a través de una mesa nacional de robo de salmón.

Tenemos el mejoramiento de las condiciones de la ruta 5 Sur, algunas terminadas y otras en ejecución.

Finalmente, hay un punto extraordinariamente relevante, que es nuestra capacidad para perseguir a esas organizaciones.

Quiero recordarles cosas sobre las que ya hemos conversado, algunas leyes.

La ley N° 21.577, que fue despachada por este Congreso en junio de 2023, es bien importante, porque, a propósito de lo que ustedes plantean sobre toda la tecnología que ha puesto a disposición la industria para prevenir o disuadir este delito, otra forma de hacerlo es que el Ministerio Público, cuando inicie una investigación, tenga las herramientas para determinar quiénes están detrás, o sea, desarticular las organizaciones.

Sé que siempre hay un debate sobre flagrancia versus investigación. La flagrancia siempre es importante, pero normalmente se detiene al que está transportando el camión. El que realiza el negocio sigue sentado en el

mismo lugar y lo único que hace, una vez que se toma detenida a esa persona, es contratar a otra y volver a robar. Entonces, necesitamos tomar detenido al que está sentado en el sillón.

La ley N° 21.577 hizo dos cosas bien importantes que el Ministerio Público hoy día tiene en sus manos. Una, modificó la tipificación de organización criminal, o sea, lo que era asociación ilícita. Hoy día, en dicha ley están tipificadas la asociación delictual y la asociación criminal, conformadas por dos o más personas que se dedican de manera continua a la comisión de un delito. En este caso, es evidente que el robo de salmón es llevado adelante por una organización criminal, porque requiere cierta coordinación; no lo hace una sola persona, sino que requiere de un nivel de articulación.

La norma le permite al Ministerio Público usar técnicas especiales de investigación. Así, en el caso del robo de salmón, tipificando el delito como organización criminal o delictual, el Ministerio Público puede usar técnicas especiales de investigación como interceptar teléfonos, hacer uso de agentes encubiertos, hacer uso de informantes, e interceptar computadores y extraer información de estos.

En esa materia, el Ministerio Público tiene una capacidad que antes no tenía. Así, insisto, en la medida en que se persigue el robo de salmón como un delito de crimen organizado, se pueden usar técnicas especiales de investigación que no se pueden usar en otros delitos. Así, interceptar teléfonos, tener informantes, usar agentes encubiertos y usar agentes reveladores es determinante para desarticular la organización. Por lo tanto, hay que ser cuidadosos.

No sé si ha estado la fiscalía aquí, pero muchas veces, como ya saben, las investigaciones tienen el carácter de reservado o secreto. Normalmente, este tipo de investigaciones son largas, no es algo que se obtenga en un mes. Hay investigaciones que pueden llevar un año, y a veces más de un año, y uno no sabe que se están llevando a cabo. Entonces, a uno le da la impresión de que no se está haciendo nada, pero detrás de eso hay una investigación en curso, que -como se dice en ese mundo- normalmente revienta en algún momento y, por lo tanto, se logra desarticular al conjunto de la organización.

Por eso, cuando hablo de la mesa nacional, hablo de incorporar al Ministerio Público por el robo de salmón, justamente porque en ese caso la persecución penal es muy importante.

Además, les recuerdo que ustedes tramitaron una modificación constitucional, y hoy hay una ley que se está tramitando en este Congreso Nacional, que es la constitución de las fiscalías supraterritoriales. Este

es un delito que no puede seguir un fiscal de una región, porque puede partir en una región y terminar cruzando tres regiones, por lo tanto, el fiscal se ve limitado por condiciones jurisdiccionales, por ello la persecución del crimen organizado requiere una modificación en cuanto a cómo está estructurado el Ministerio Público.

Por esa razón, modificamos la Constitución, para que pudiera haber fiscales supraterritoriales, pero eso requiere una ley que hoy se está tramitando aquí en el Parlamento, para que le demos la estructura a la fiscalía supraterritorial para perseguir este tipo de delitos.

Finalmente, está en tramitación una ley, a propósito de lo que ustedes discutían aquí. Hoy por la tarde tengo que ir a la Comisión de Obras Públicas, porque presentamos un proyecto de ley para prohibir la fabricación, comercialización, importación, exportación, utilización, transporte de dispositivos electrónicos aptos para interceptar, interferir o interrumpir cualquier señal emitida por telecomunicaciones.

Iré hoy en la tarde, si puedo, porque tengo, paralelamente, dos comisiones: la de la Ley de Inteligencia y la de Obras Públicas. Voy a tratar de ir.

Coincido con el señor Erwin Palma en que los denominados Jammer, o más bien la tecnología que bloquea señales de telefonía celular y la señal de GPS, no tienen otro uso sino el delictual; por lo tanto, hemos presentado un proyecto de ley para prohibir completamente su importación, su exportación, su comercialización y su tenencia. Es un proyecto de ley que nos parece debería ser de fácil tramitación. Ya lo presentamos y lo vamos a defender en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados y esperamos poder tener el respaldo de los diputados y las diputadas para darle una tramitación expedita. Ya tiene una calificación de urgencia.

Esto es algo discutible, no por quienes lo firman.

Cuando estábamos discutiendo, en 2022, el robo de cobre y el robo de madera, se habló de darle una tipificación, una sanción adicional a los delitos que afectaban la actividad económica. Por lo tanto, se presentó una moción para que aquellos delitos que afectaban severamente la economía de una región tuvieran una tipificación y una sanción más severa, pensando en el robo de cobre, en el robo de salmón y en el robo de madera. Esta discusión fue previa a que aprobáramos la ley de Crimen Organizado y Técnicas Especiales de Investigación, donde se tipificó el delito de organización criminal y se sancionó como delito. Por eso digo que es discutible su pertinencia, no lo descartamos, pero es más discutible en virtud de lo que hemos avanzado, como en la ley que

tipificó ser parte de una organización criminal como delito y que, para perseguir ese delito, autoriza técnicas especiales de investigación. Eso ya es ley.

También avanzamos en la figura del comiso.

Hace poco, por otras razones, tuve la posibilidad de escuchar a un fiscal italiano, que de esto algo saben, porque le ha tocado luchar contra la mafia por varias décadas. El fiscal planteaba que la principal herramienta de los italianos, una de ellas es la cárcel, que están en discusión, pero otra herramienta importante es perseguir el lavado de activos y, por tanto, golpear patrimonialmente a la mafia. Hoy, nosotros tenemos una legislación muy parecida a la italiana, que es única en América Latina. Hay que recordar que nosotros legislamos en materia de narcotráfico en 2022 y hoy tenemos el comiso, o sea, posibilidades legales de quitarle el patrimonio a las organizaciones por ganancias. Tenemos el comiso sin condena, tenemos el comiso por equivalencia y el comiso ampliado. Esto es bien particular, es muy similar a lo italiano, pero muy poco presente en América Latina. Desde ese punto de vista tenemos una legislación bastante avanzada.

Preguntas:

Del señor **GONZÁLEZ**, don Mauro (Presidente).-

¿Esta será una mesa liderada por el Ministerio del Interior? ¿Cuándo se podría constituir esa mesa? ¿Tiene alguna fecha prevista?

¿Estos consejos regionales se están coordinando entre sí? especialmente entre el Biobío y Los Lagos.

El señor **ROMERO** (don Leonidas).- ¿Qué coordinación tiene Carabineros entre una región y otra?

Del señor **SCHUBERT**.- ¿Cómo se puede evitar que Carabineros demore en iniciar una investigación y deba esperar al fiscal para realizar los procedimientos inmediatos, cuando se tiene la certeza de dónde está ubicado un determinado camión o vehículo? ¿Usted cree que se pueda buscar otro tipo de coordinación en ese sentido?

Respuestas:

El señor **MONSALVE** (subsecretario del Interior).- Señor Presidente, trataré de ser breve.

Creo que es discutible el tema de las sanciones por los delitos. Digo que es discutible, porque en una sociedad en que los delitos no se sancionan y hay impunidad es muy difícil alcanzar buenos estándares de seguridad; por lo tanto, es algo que siempre debe estar presente en la agenda.

Este equilibrio razonable y necesario respecto de cómo desincentivar los delitos, para que la sociedad sepa que cuando se comete un delito hay una sanción proporcional a este, es muy importante.

Pero entendiendo que existe un debate presente en la agenda de seguridad, solo para derribar mitos, cuando el gobierno asumió —no digo que sea para enorgullecerse— debe haber unas 42.000 personas privadas de libertad. Hoy tenemos 54.000; o sea, durante el transcurso de estos dos años, la población penal privada de libertad ha aumentado en cerca de un 30 por ciento.

Aporto ese dato, porque de repente da la idea de que no se toma detenido a nadie, y, en verdad, no es así. Hemos crecido mucho en la población penal, lo cual choca con la realidad, además de que en Chile no se construían nuevos recintos penitenciarios desde 2013 o 2014, si no hay acuerdo; por eso, tenemos recintos penitenciarios preparados para albergar a unos 41.000 o 42.000 personas privadas de libertad, y hoy tenemos 54.000.

Este es un problema, porque además se corre el riesgo de que haya contaminación al interior de los recintos penales, que tiene que ver con la capacidad que tiene el Estado de separar a las personas, de acuerdo con el nivel de compromiso delictual que tienen. Entonces, empieza a haber dificultades para separar a las personas privadas de libertad de alto riesgo y que deben tener un nivel de aislamiento.

Pero, lo primero que quiero derribar es el mito de que no se toma detenido a nadie. Son detenidas personas, y la población penal ha crecido de manera muy importante; por lo tanto, tenemos un gran desafío en materia, no solo de sanciones, sino también de cárceles. Quiero dejar eso consignado.

En segundo lugar, quiero decir que asumí que tenemos un nivel de coordinación, que es el de las regiones, pero que necesitamos subir un peldaño para tener una coordinación más nacional, obviamente vinculada al robo de salmones en las regiones del Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos.

Quiero recordar que en esta materia hemos tenido resultados. Me refiero al caso del robo de cobre, pues hace dos años se robaba el cobre del tren que iba desde Antofagasta a Bolivia, y se desarticularon las dos organizaciones que se dedicaban al robo de cátodos de cobre. En La Araucanía, hemos bajado cerca de un 83 por ciento el robo de madera; o sea, hemos tenido resultados cuando hemos puesto un foco y nos hemos coordinado como Estado para combatir esa amenaza.

Por lo tanto, lo que estoy proponiendo simplemente es subir un peldaño de coordinación, pues eso me permite, además de las policías, invitar al Ministerio Público y coordinar otros servicios como el Ministerio de Obras Públicas, para las decisiones en las rutas; o como el Servicio de Impuestos

Internos o el Sernapesca, para las tareas de fiscalización. Y me comprometo, a propósito de lo que le pedí al Presidente, a hacer esto la última semana de abril.

Respecto de la BIPE, reiterar el compromiso con el diputado. Volveré a hablar con el nuevo director de la Policía de Investigaciones de Chile, pero quiero poner una idea central respecto de esta materia. Hoy estamos discutiendo mucho cómo logramos establecer la presencia del Estado para el control en materia de seguridad; discutimos respecto de los guardias privados, de los guardias municipales y de las Fuerzas Armadas, y detrás de esa discusión hay un solo desafío: tener más policías. Si tuviéramos más, no estaríamos discutiendo reemplazarlos por otros actores.

- Presidente de la Asociación Nacional de Pesca Recreativa, señor Paolo Silva Velásquez.[38]

Seré muy preciso en mi presentación, en la que mostraré el tema de la comercialización de salmones de origen ilegal.

Leí el mandato y agradezco la invitación que se nos hizo llegar.

(El invitado apoya su presentación con un PPT)[39]

En cuanto a los salmones ilegales, por lo que he visto, ustedes se enfocan en lo que viene de acuicultura, el tránsito de camiones; pero este es un problema que también nos afecta como pescadores recreativos.

Mostraré un par de imágenes para que vean lo que significa la comercialización de salmones ilegales en aguas continentales.

En la diapositiva en pantalla se ve una cantidad de salmones que fueron capturados en el río Petrohué para ser comercializados. También se ven ovas, que se exportan al extranjero.

En la siguiente diapositiva se ven ovas, comercializadas en salas de venta y en redes sociales, y se aprecia cómo quedan las orillas de ríos y lagos, por este tipo de prácticas.

También abordamos el problema que tenemos con el tema del transporte, que también tendrán que ver ustedes, porque hasta ahora se están enfocando mucho en el transporte de camiones grandes. Nos hemos encontrado

---

[38] Disponible en acta de la sesión 11ª de fecha 2 de abril de 2024.

[39] Idem.

con situaciones en que, junto con los salmones que pescan de forma ilegal en ríos, también van especies que provienen de la acuicultura y estamos seguros de que son de descarte. Esto lo hacen en camionetas pequeñas, por lo que deben enfocarse en camiones grandes en las carreteras, sino que tendrán que fijarse en cómo traspasan productos de camiones grandes a otros más pequeños.

¿Qué tiene que ver la pesca recreativa y qué hace en la discusión por el robo de salmones? Primero, debemos ver qué tenemos en común con los afectados por el robo de salmones. En algunas etapas, sino en todas, participan los mismos actores: el crimen organizado, quienes obtienen el producto, quienes transportan el producto, los intermediarios y quienes realizan la venta al público, sea en salas de ventas, hoteles, restaurantes y en redes sociales.

También tenemos en común el daño a la actividad económica, el daño que sufren los trabajadores del sector y el peligro latente a la salud de la población.

¿Por qué nos interesa participar en esta discusión? Nuestra experiencia nos enseña que hay que ver el problema de la comercialización ilegal del salmón, cuyo origen también es ilegal, como uno solo; o sea, no solo ver la problemática del robo de salmones de piscicultura y de acuicultura, sino también desde la obtención de los mismos ríos y lagos. ¿Por qué? Porque las conclusiones y el resultado de esta comisión investigadora, y las decisiones que provengan de ello, podrían afectar la actividad de pesca recreativa.

¿Cómo? A mayor fiscalización del robo de salmones proveniente de centros de cultivo, mayor aumento de la pesca ilegal en aguas continentales. Esto, precisamente, porque va a haber un aumento en la necesidad de abastecer la comercialización ilegal; o sea, a mayor control y mientras mejores resultados tenga el trabajo que ustedes están realizando, el cual después tendrá que llevarse a la práctica, obviamente, aumentará la necesidad de consumo de salmones, y nosotros tenemos las puertas abiertas en ríos y lagos para que esto ocurra.

Esto es el pan de cada día, o sea, el robo de salmón o la pesca ilegal aquí son increíbles.

Para que tengan una idea -algunos de ustedes ya manejan esta cifra-, los estudios indican que solo en Puerto Varas y Cochamó se generan 7,8 millones de dólares por concepto de pesca recreativa, lo cual, obviamente, está mermando año a año.

Solo en la comuna de Cochamó, de cuatro mil y tantos habitantes, el 90 por ciento del turismo está asociado a la pesca recreativa, lo cual quiere decir que, si comparamos la pesca recreativa con las otras actividades más

importantes de la comuna de Cochamó, la pesca recreativa genera el 41 por ciento de sus ingresos. O sea, también estamos en una situación complicada.

Más que todo, la cuestión pasa por la fiscalización. Debería haber más voluntad de fiscalización. Todos saben quiénes son los que cometen los delitos; todos saben quiénes son los que comercializan, pero desde que estamos trabajando con el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, y Carabineros, es poco lo que se ha podido realizar.

* * * * *

IV CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

DIAGNÓSTICO

La industria salmonera es una de las de mayor trascendencia en Chile. Su impulso es de reciente data, cerca de seis décadas, pero con un impacto suficiente para incidir suficientemente en la industria pesquera y la economía nacionales.

Sus primeros indicios, en nuestro país, se dan entre los años 1967 y 1970, con iniciativas de colaboración entre los gobiernos de Chile y Japón. Será hasta el período comprendido entre 1979 a 1988, cuando tenga mayor impulso junto a iniciativas privadas y alianzas público-privadas. Con ello, la exportación de dicho producto, por parte de nuestro país, pasó de 3.000 toneladas en 1980 a 600.835 toneladas en 2007, mostrándose un crecimiento de manera exponencial entre 1985 y 2007. En 2007, Chile cubrió el 34% del mercado mundial, llegando a ser el segundo productor mundial después de Noruega y ayudando además a la economía chilena a diversificar sus exportaciones históricamente intensivas en cobre.

Hoy en día, **nuestro país tiene en el salmón al segundo producto de importación** (6.684 MMUSD), convirtiéndose en la **primera actividad de la zona sur-austral**; especialmente, la industria del salmón ha sido el principal motor del crecimiento de la Región de los Lagos en el año 2008-2019, de Aysén en 1996- 2019 y de Magallanes en el lapso 2013-2019. Su incidencia es tal, que genera unas

7.000 empresas pequeñas y medianas, generando unos 71.000 empleos (entre 30.000 empleos provenientes de empresas productoras, conjunto con otros 41.000 empleos generados por empresas proveedoras). Sin

embargo, este crecimiento ha estado acompañado de problemas relacionados con los efectos de la criminalidad en su proceso productivo y de comercialización.

Producto de lo señalado, se creó la Comisión Especial Investigadora, encargada de investigar la comercialización ilegal de salmones, con el **objetivo de analizar las circunstancias y efectos del creciente robo de salmones que afecta a la industria en la zona sur del país**.

A través de sus sesiones (celebradas entre diciembre de 2023 y abril de 2024), se invitaron a diversos actores vinculados a este tema, como son el Subsecretario del Interior, la Subsecretaría de Pesca, la Directora Nacional del Servicio Nacional de Pesca (Sernapesca), dirigentes de las asociaciones gremiales de salmoneros y salmonicultores, de las Asociaciones de Camioneros, de la Asociación Nacional de Pesca Recreativa, a representantes de Carabineros, de la Policía de Investigaciones (PDI), de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), del Ministerio de Obras Públicas (MOP), del Servicio de Impuestos Internos (SII), del Ministerio de Bienes Nacionales, del Servicio Nacional de Aduanas, del Ministerio Público.

Las diversas instancias participantes en las sesiones de la CEI dieron cuenta de la **ocurrencia, principalmente, de 3 tipos de delitos que afectan a la industria salmonera**: amenaza y ataque a las piscinas de cultivo de salmones; robo de los camiones de alto tonelaje que realizan la distribución del producto en las Regiones de Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos; y, la receptación de piezas de salmón robado. Según datos aportados por la Policía de Investigaciones (PDI), los delitos relacionados a la industria salmonera son cada vez más sofisticados, mejoran sus métodos y lentamente aumentan su nivel de violencia al actuar, especialmente asociados al robo con violencia en transporte terrestre en este producto.

Con relación al robo de salmones cuando estos aún están en cautiverio y cuando están procesados con su cadena de frio para ser comercializados en el mercado nacional e internacional, se realizan a través del hurto o robo del lugar no habitado (según tipificación que le asigne el ministerio público) y a través de la intimidación y/o violencia para la sustracción de la misma.

Uno de los ***modus operandi*** **que más utilizan en el último tiempo los grupos delictuales, es el asalto de vehículos de carga**, el que -a su vez- se concreta mediante alguna de estas modalidades: los sujetos esperan a que el conductor y peoneta inicien la descarga del camión, para intimidarlos y sustraer el vehículo; interceptan el camión en la ruta, donde a través de una "encerrona" que obliga la detención del camión, proceden a intimidar a los ocupantes, los retienen mientras los delincuentes traspasan la carga a otro vehículo; y, modalidad similar a la anterior, pero escapan con el vehículo de carga,

dejando abandonados a los ocupantes en lugares de poca comunicación, para luego trasladar el camión a lugares seguro de descarga, dejando abandonado posteriormente el camión de cargo, sin su mercadería.

Acorde con datos entregados por Carabineros, **durante el año 2023** se evidenció un incremento del 95,2% (40 casos más) de **casos policiales asociados a salmónidos, respecto del año anterior; concentrándose, principalmente, en las regiones comprendidas en la denominada Macrozona sur del país** (Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos).

Por su parte, el SII dio cuenta de la comisión de diversos delitos tributarios, como lo son, el comercio de especies conseguidas ilegalmente, así como del ejercicio clandestino del comercio o industria.

De igual manera, desde el Servicio Nacional de Aduanas se señaló que los procesos de exportación del salmón no deja de ser un punto en donde se puede concretar el robo de estas especies, en circunstancias a que si bien los hechos no ocurren en la jurisdicción de las zonas primarias aduaneras, pero como esa operación ya está informada para exportarse, debe hacerse la revisión correspondiente y se han detectado casos de rompimiento de sellos de seguridad y control, evidenciándose sustracciones parciales o totales de carga en los puntos de transporte, llegando aquello a lo menos a tres casos desde el año 2023. En igual sentido, por parte del Servicio se ha indicado que *"no se han detectado exportaciones de productos pesqueros de origen ilegal"* en el desarrollo de sus funciones.

Dada la complejidad que los distintos actores intervinientes en las sesiones de la CEI pudieron dar cuenta, **se puede inferir la existencia de crimen organizado en el comercio ilegal de salmones**, tomando en cuenta la sofisticación de los ilícitos cometidos (que, como se resumió, alcanza diversos niveles de complejidad), la participación coordinada en la realización de los hechos delictivos, así como la naturaleza transnacional que involucra tanto a los sujetos activos del delito como a los destinos de comercialización ilegal de los salmones obtenidos lícitamente.

CONCLUSIONES

I. El robo del salmón debe ser considerado y abordado no sólo como el acto de sustracción de estos, sino que también como un delito pluriofensivo que involucra varios bienes jurídicos.

Ello en circunstancias a que al momento de ser comercializado se pone en serio riesgo la salud pública, en tanto se ha evidenciado que no solo se

puede ver afectada la cadena de protección de los recursos, sino que también al efectuarse el robo de mortalidades y procesarse, por ejemplo, el salmón ahumado, se pierde rastro de la condición en la que se encuentra, caducidad e incluso el respectivo registro del periodo de carencia de antibióticos.

Por otra parte, producto de la acción de grupos organizados, se pone en serio riesgo la integridad física, psíquica y emocional de los trabajadores de los centros de cultivo y camioneros que transportan por las carreteras de nuestro país estos recursos, evidenciándose que, en algunos casos, estos últimos terminan siendo secuestrados por largos periodos de tiempo con el propósito de infundir temor en sus pares y reducir la resistencia.

II. Debe existir una mayor coordinación entre los actores, tanto del sector privado como público.

Durante el desarrollo la Comisión Especial Investigadora, se evidenció que por parte del sector privado existen capacidades para hacer frente a la situación de robo de salmones, destacando la creación de departamentos especiales como, por ejemplo, la Oficina Antirrobo. Sin embargo, estos esfuerzos quedan en nada sin la debida coordinación con el sector público y el aumento de los esfuerzos (logística, dotación y material) para hacer frente a esta situación.

En este sentido, el subsecretario del Interior y Seguridad Pública, informó el trabajo que se está realizando a través de los Consejos Regionales de las Regiones del Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, es un trabajo coordinado con las concesionarias, las policías y otros actores, para efectos de combatir este tipo de delitos, las medidas son entre otras, Capacitaciones de OS9 en procedimientos de denuncias para funcionarios de concesionarias que desempeñan labores en los peajes, y autopistas y vigilancia vial de la carretera 160 y ruta 5 sur. Plan de fiscalización a camiones de alto tonelaje y comercio, colaboración pública y privada en relación con las zonas de descanso seguro, con recursos de concesionarias y en coordinación con Carabineros se están realizando patrullajes en carretera. Mesa operativa que funciona desde el mes de febrero de 2023, integrada por el gremio de salmones, COP, Ejército y DPR A su turno, se constató que desde el sector público, la acción fiscalizadora se encuentra en diversos organismos de acuerdo a sus competencias, (Secretarías regionales ministeriales de Salud, Armada de Chile, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones de Chile, Servicio Nacional de Pesca, Servicio de Impuestos Internos, Servicio Nacional de Aduanas, entre otros) y al no existir

un mayor cruce de información intersectorial, se vuelve complejo poder hacer seguimiento a este tipo de delitos o incluso detener su propagación, en circunstancias a que el producto robado puede llegar a ser comercializado mediante instrumentos ideológicamente o físicamente falsos, como lo son las guías de despacho. E ahí que resulta necesario poder establecer un organismo coordinador y articulador entre el sector público y privado con el propósito de generar planes estratégicos y tácticos, con mayor fiscalización en terreno, con el propósito de disminuir este tipo de delitos, poniendo mayores barreras para el desarrollo y articulación de este tipo de actividad ilícita.

III. Del proceso de fiscalización.

Se ha logrado establecer que actualmente no existen elementos concretos y documentación idónea que permita a los organismos fiscalizadores de la especie salmonídea efectuar una correcta trazabilidad, es decir, no se puede determinar de dónde viene el recurso, hacia dónde va destinado, ni mucho menos de quién es propiedad. Uno de los elementos que se evidenció en la comisión investigadora y que influye en el proceso de fiscalización, es la demora por parte de las víctimas en realizar la denuncia, que en algunos casos es hasta 8 horas desde que ocurrieron los hechos, lo que evidentemente dificulta el proceso fiscalización

Por ello, además de reforzar el apoyo logístico y tecnológico que les permita una adecuada fiscalización en terreno y el cruce de información, entre sí y con las empresas del rubro, resulta necesario poder avanzar hacia la restauración o aplicación – como se hace en otras pesquerías – de una acreditación de origen legal o incluso el chipeo de éstas en los respectivos centros de cultivo, teniendo de esa manera uniformidad de la información y de los propios sistemas para la adecuada fiscalización. En ese sentido, lo ocurrido con el delito de abigeato y sustracción de madera parece un ejemplo a seguir, particularmente desde la perspectiva de la rastreabilidad y creación de documentación y herramientas fiscalizadoras que dificultan la proliferación de esta industria delictual.

IV. El fenómeno delictual del robo de salmón ha ido evolucionando.

Ante el dinamismo que tiene el desarrollo de la delincuencia, se ha observado que frente al endurecimiento de penas y aumento en la capacidad investigativa de, por ejemplo, el robo de madera, los grupos delictuales han realizado cambios en la actividad económica contra la cual

efectúan los delitos, transitando hacia el robo de salmón como una industria delictual extremadamente lucrativa.

Si bien el robo en un inicio era incipiente desde los centros de cultivo o al interior de los propios bins de transporte-muchas veces cometido por personas cercanas a éstos o que se encontraban dentro de la cadena de cuidado y protección-; con el pasar del tiempo se ha logrado evidenciar un aumento exponencial en la sustracción, ya sea, desde los propios centros de cultivo, desde los camiones que efectúan las descargas de mortandades o realizan el transporte respectivo entre centros o hacia lugares de procesamiento.

Se ha logrado determinar durante esta comisión investigadora que el desarrollo de este delito en donde participan organizaciones con gran cantidad de medios logísticos, con armas y tecnologías que inhiben los medios de seguridad que utilizan las empresas salmoneras, posee tres aristas o áreas de desempeño. La primera de ellas tiene que ver con el robo de salmón desde los centros de cultivo, en donde bandas organizadas por medio de embarcaciones se adentran en los centros para extraer entre ocho a diez toneladas de producto para posteriormente trasladarlas por tierra para su comercialización en diversas ferias y mercados a lo largo del país, respecto a este tipo de delito según informe de Carabineros el robo desde las bodegas frigoríficos, empresas salmoneras y plantas procesadoras constituyen el 39% equivalente a 76 casos.

La segunda área tiene que ver con el robo de mortalidad o producto de desechos de la propia industria posterior al procesamiento del salmón y que van a parar a plantas reductoras o a plantas secundarias. En este caso terminan siendo sustraídos de los propios camiones para posteriormente, según se ha investigado, ahumarlos o incluso introducir colorantes para encubrir el grado de descomposición del producto y ser eviscerada en plantas clandestinas las cuales pueden montarse en lugares reducidos, siempre con miras a su posterior venta.

Por último, la tercera área tiene que ver con el robo de camiones de alto tonelaje con el producto ya terminado. Esta es una de las aristas con un incremento exponencial en los últimos años, dado lo fácil de reducir, en tanto no se requiere de una planta faenadora o de proceso para su comercialización, trayendo aparejado importantes ganancias en un breve lapso.

En cuanto a este tipo de delito, en informe de Carabineros señalaron que, al analizar estos hechos delictuales, se registraron principalmente en camiones

de alto tonelaje de transporte de salmones, representando el 61%, equivalente a 119 casos.

V. El robo del salmón debe ser abordado desde una perspectiva de criminalidad organizada, al ser esta una actividad desarrollada por bandas organizadas y/o crimen organizado que podría enquistar con el germen de la corrupción a entidades públicas como privadas.

Como se ha observado durante el desarrollo de la comisión y se ha expuesto por diversos actores, la sustracción de especies salmonideas no resulta ser un hecho asociado al delito común, dada la envergadura de coordinación, logística y número de personas que están involucradas en la comisión del delito. La comisión de estos hechos termina erosionando las instituciones, tanto públicas como privadas, al verse aparejado a problemas de corrupción.

VI. Existe un gran margen para mejorar la legislación existente.

En su momento, el Informe de la Comisión Especial Investigadora de los actos del Gobierno, especialmente los del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones, Servicio de Impuestos Internos y otros entes fiscalizadores, en relación con la prevención, fiscalización y protección de la seguridad y el orden público, ante la criminalidad y el robo de madera en la macrozona sur durante los últimos cuatro años, así como también las acciones conjuntas de los organismos del Estado para prevenir tales hechos (CEI 9) indicó que ante esta situación *"se necesita un marco legal más robusto, acorde con la ley que sanciona la sustracción de madera, que ha demostrado ser eficaz. Sin embargo, por eso mismo existen altas probabilidades de que las bandas de crimen organizado que hasta ahora se han dedicado al robo de madera, empiecen a emigrar hacia otros rubros para seguir lucrando"***.**

Hoy, de acuerdo con la actual regulación, el salmón obtenido ilegalmente puede transitar por las carreteras nacionales a lo largo de todo Chile sin que nadie sea capaz de advertirlo, lo cual se debe principalmente por la demora en la denuncia por parte de las víctimas.

Cuando se produce un robo de salmones, en cualquiera de las aristas señaladas, además de los delitos base (robo con intimidación, el robo con fuerza, el hurto o receptación y contra la salud pública), se encuentran otros asociados como aquellos del punto de vista tributario (falsificación ideológica

de instrumento tributario, comercio clandestino, lavado de activos o evasión tributaria), haciendo que la participación del Servicio de Impuestos Internos sea sumamente relevante para sumarse en aquellas causas.

En esta línea, resulta necesario ampliar la facultad, por parte del Ministerio Público, de levantar el secreto bancario con el fin de perseguir la ruta del dinero detrás de estos delitos. Si bien hoy en día, esta facultad puede ejercerse, sólo existe respecto del delito de lavado de activos, por lo que pudiera ampliarse a otros delitos relacionados con el comercio ilegal del salmón como el robo o hurto en lugar no habitado con o sin intimidación, comercio de mercaderías en incumplimiento de la legislación tributaria, ejercicio clandestino de comercio, declaraciones maliciosamente incompletas o falsas, maniobras tendientes a aumentar el verdadero monto de los créditos o imputaciones, simulación de operaciones tributarias o que, mediante cualquiera otra maniobra fraudulenta con el objetivo de obtener la devolución de impuesto que no le corresponden, uso malicioso de facturas u otros documentos falsos, omisión maliciosa de declaraciones exigidas por las leyes, evasión tributaria, entre otros que pudieran relacionarse a esta actividad delictiva.

a. **Resulta necesario poder establecer un refuerzo o la creación de nuevas unidades de investigación especializada de estos delitos, así como también, el establecimiento de una figura penal que aborde la situación del robo y comercialización ilegal del salmón.** Este tipo de delitos, en el último tiempo se ha tornado un fenómeno lucrativo por parte de las bandas-crimen organizado y su crecimiento exponencial obedece a un marco regulatorio insuficiente junto con la prevalencia de la sanción administrativa sobre la sanción penal y una baja percepción del riesgo que conlleva este tipo de actividad.

b. **Resulta necesario establecer elementos que puedan contribuir al establecimiento de identificación de las especies una vez que estas son sustraídas, ello, no importando en el lugar de la cadena de comercialización en la que se realice la sustracción.** Si bien se ha indicado que es posible poder identificar la empresa afectada y el tipo de cargamento una vez que se efectúa el robo de un camión, igualmente resulta complejo poder efectuar el seguimiento individual de dichas especies cuando intentan ser comercializadas, en circunstancias a que no existe una identificación de estas.

   Por otra parte, cuando los robos suceden al interior de los centros de cultivos, estos resultan ser, inicialmente más complejos de observar a menos que exista una evidente muestra de la acción cometida, ya sea, por la observancia del personal de seguridad del centro y/o la autoridad

marítima o por la constatación evidente de daños en la infraestructura del centro de cultivo.

En ambos casos si bien, en el primero más que en el segundo, se puede llevar una estadística más precisa de los hechos perpetrados y la cantidad de producto sustraído, resulta claro y evidente que posterior al hecho perpetrado resulta bastante complejo, por no decir imposible, poder efectuar el seguimiento de los especímenes sustraídos, motivo por el cual se pone en serio riesgo sanitario a la población que llega a consumirlo. Por ello resulta imperativo poder establecer mayores requisitos que vayan en la línea de perfeccionar los sistemas de acreditación de origen legal, como también, su respectiva trazabilidad, incorporando a su vez, una identificación de estos en el momento que se encuentran al interior de los centros de cultivo, dado que, si se potencia el control de origen y la trazabilidad del producto puede ocurrir que la comisión del acto ya no se encuentre focalizado en el robo de camiones sino que se dirija hacia el eslabón de la cadena que posee menor protección, que son los centros de cultivo.

VII. **Demora en la Implementación de Medidas de Seguridad en carreteras.** La promesa de aumentar la televigilancia en rutas en donde suelen darse delitos violentos, comprometida desde el inicio del gobierno actual, debió haberse traducido en acciones concretas y no meramente en proyectos en etapas de planificación o licitación. El compromiso con la seguridad en las carreteras en las regiones de Los Lagos, Los Ríos, de La Araucanía y el Biobío, resulta fundamental para hacer frente al crimen organizado presente en la zona, como a su vez, al robo de salmón, que es crucial para la economía nacional. Según se pudo constatar en el desarrollo de las sesiones que abordaron la materia en específico, las demoras en la ejecución de estos sistemas de vigilancia no solo mantienen en riesgo la integridad de la cadena productiva y logísticas económicas, sino que también comprometen la seguridad pública en regiones claves afectadas por el conflicto.

   En este contexto, las cámaras de vigilancia en rutas concesionadas, como se ha propuesto para los tramos de la Ruta 5 Sur entre Collipulli - Temuco y Temuco - Río Bueno, deberían estar operativas a la brevedad, como parte de un esfuerzo integral para fortalecer la infraestructura de seguridad. La efectividad de estas medidas se ve reflejada en la capacidad de disuadir actos delictivos, facilitar la identificación y persecución de infractores, y contribuir significativamente a la

recuperación de la confianza tanto de los operadores económicos como de la población en general.

Para enfrentar con éxito el desafío que representa el crimen organizado, es imprescindible una colaboración interinstitucional sólida, acompañada de inversiones significativas en tecnología y recursos humanos. La inacción o demora en la implementación de estas medidas no solo perpetúa la vulnerabilidad de sectores críticos como el salmonero, sino que también mina la confianza en la capacidad del Estado para garantizar la seguridad y el orden público.

RECOMENDACIONES Y/O PROPUESTAS

I. **Reforzar las unidades investigativas con foco exclusivo en el robo de salmón.** Es fundamental reforzar las unidades investigativas especializadas del Ministerio Público desde la región del Biobío a Los Lagos con mayores recursos financieros y humanos, así como también del personal de policía marítima a modo que se dedique de manera exclusiva a la persecución de este delito.

II. **Designación de un fiscal de dedicación exclusiva:** dada la complejidad en torno a la ejecución de la comercialización ilegal de salmones, así como de la incidencia en esta del crimen organizado, es imprescindible la asignación de un fiscal de dedicación exclusiva, que sea capaz de investigar acuciosamente este tipo de delitos, especialmente considerando que la disminución del robo de madera ha sido directamente relacionado con el aumento del robo y comercio ilegal de salmones, y así poder sancionar, en su momento, a quienes cometen este delito.

III. **Impulsar iniciativas que se encuentran en tramitación legislativa que abordan y/o contribuyen a enfrentar la situación de comercialización de salmones de origen ilegal.** En este contexto se pueden encontrar las siguientes iniciativas:

   a. Modifica la ley N°18.892, General de Pesca y Acuicultura, para sancionar a quien apoce, extraiga, transporte o comercialice recursos hidrobiológicos contaminados, Boletín N° 14971-21, que se ubica en segundo trámite constitucional. La iniciativa busca incorporar una norma que prohíba la venta de salmón que no cumpla con las condiciones de salubridad, en términos de mortalidad o periodo de carencia de antibióticos.

b. Modifica la planta de Oficiales de la Armada, en el Escalafón del Litoral, Boletín N°16619-02. Tendiente a aumentar la capacidad de fiscalización que tiene la armada ante denuncias o actividad sospechosa dentro de su jurisdicción.

c. Prohíbe la fabricación, comercialización, importación, exportación, utilización, tenencia y porte de dispositivos electrónicos aptos para interceptar, interferir o interrumpir cualquier tipo de señal que se emita a través de un servicio de telecomunicaciones, y establece sanciones en caso de incumplimiento, Boletín N° 16598-15.

d. Modifica cuerpos legales que indica para tipificar el delito de sustracción de bienes originados en actividades económicas o productivas específicas, Boletín N° 15428-07.

En la misma línea deben efectuarse los esfuerzos de impulsar o apoyar iniciativas que vayan en la línea de:

i. Establecer la enajenación temprana de especies que se encuentren involucradas en el desarrollo de la actividad ilícita.

ii. Analizar la situación de la biomasa al momento de enviar a plantas reductoras la mortalidad de salmón estableciéndose sanciones a empresas que hacen el transporte o receptoras que no tomen las medidas necesarias para el cuidado de la carga3.

iii. Perseguir a toda la cadena involucrada dentro del mercado del salmón ilegal, desincentivando su adquisición, ello por medio del establecimiento de sanciones para aquel que transporte, compre, venda, transforme o comercialice en cualquier forma, aquella especie salmonídea que se desconozca o no pueda comprobarse su origen. Teniendo en claro que esto debe de ir de la mano con el mejoramiento de la trazabilidad de la especie.

iv. Ampliar la facultad del Ministerio Público de levantamiento de secreto bancario en casos de delitos vinculados al comercio ilegal del salmón.

IV. **Tipificación del delito de sustracción de salmón**. Lo anterior, con el objeto de replicar al robo de salmón en gran medida el estatuto especial creado para la sustracción de madera, principalmente en lo relativo al establecimiento de las figuras criminales en el Código Penal

y en la incorporación de técnicas especiales de investigación. De cualquier manera, no todas las modificaciones a otros cuerpos legales que requirió la ley de robo de maderas son necesarias en esta modificación legal, ya que la Ley General de Pesca y Acuicultura contempla robustos sistemas de control y fiscalización. Se debe explicitar igualmente las facultades del Servicio de Impuesto Internos y el deber de ciertos establecimientos de certificar el origen de las especies.

V. **Se recomienda impulsar una modificación legal que permita a la Dirección General del Crédito Prendario vender o rematar de forma rápida camiones, maquinarias y otros elementos decomisados**, y que los recursos obtenidos puedan destinarse a los organismos encargados de perseguir la sustracción ilegal de salmón, con el propósito de reforzar su labor fiscalizadora e investigativa.

En paralelo, bien es sabido que uno de los núcleos de beneficios para el crimen organizado, en sus diversos ámbitos de actuación, está vinculado al rédito financiero. Dado que el corazón en el que se mueve este tipo de delincuencia es la ganancia millonaria producto de la participación en la comercialización ilegal de salmones, por ello es que deben existir las respectivas modificaciones legislativas, administrativas y/o reglamentarias que vayan en la línea de dotar con información de calidad y en el menor tiempo, al momento de ser requerido el levantamiento del secreto bancario por parte del Ministerio Público de personas que se encuentren relacionada al desarrollo de la actividad de sustracción del salmón y/o se vean vinculadas en el marco de investigaciones por crimen organizado.

VI. **Debe existir una política de protección integral a los conductores de camiones que transportan este tipo de carga cuando sean víctimas de robo de salmón y más aún en casos de secuestro.** Por parte del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, mediante el Programa de Apoyo a Víctimas se debe asegurar la atención psicológica rápida y oportuna de estos, con el propósito de no ver afectadas su fuente de trabajo o a su entorno debido a los temores que reportan al momento de volver a realizar los viajes.

Así se deben habilitar puntos seguros en carretera donde los camioneros puedan efectuar los descansos correspondientes de

manera segura, haciendo que estos no se vean expuestos a situaciones de inseguridad que padecen actualmente.

Se requiere que se avance en la concreción de los acuerdos suscritos entre los gremios del transporte y el Ministerio de Interior, el Ministerio de Obras Públicas y las sociedades concesionarias con el fin de implementar cámaras de vigilancia en sectores estratégicos de la Ruta 5, Tramo Collipulli-Temuco (Región de Araucanía), Tramo Temuco-Río Bueno (Región de Los Ríos) y se amplíe en la Región del Biobío. Así mismo, resulta del todo importante avanzar en la materialización de una zona de descanso seguro en el sector de Duqueco, en la comuna de Los Ángeles, hito que representaría la necesaria coordinación, acción y contribución económica entre el Estado y la industria.

En el mismo sentido, teniendo a la vista los lugares en donde se focaliza la ocurrencia del delito, se puedan coordinar entre las concesionarias y los organismos públicos la correcta entrega de información con el propósito de brindar puntos seguros de denuncia y atención oportuna a las víctimas

VII. **Resulta necesario poder extender elementos que han sido utilizados en otras pesquerías para frenar la pesca ilegal.** Al igual como sucedió en el caso de la merluza austral y de la merluza común, se debe implementar en materia de la salmonicultura una acreditación de origen, con el propósito de mejorar la rastreabilidad de las unidades que son comercializadas y así, se pueda detectar de mejor manera que la carga que se transporta en camiones tenga un origen de carácter legal o no.

Así mismo, se debe hacer uso de las facultades que posee el Servicio Nacional de Pesca, para establecer la obligatoriedad de trazabilidad del salmón, en circunstancias a que es una exigencia básica en cualquier industria alimentaria y en todos los mercados mundiales. Motivo por el cual se debe destinar los recursos humanos y operacionales para su mejor funcionamiento.

De cualquier forma, no se debe descartar la obligatoriedad de instaurar un chipeo para especies salmonídeas que se encuentren al interior de los centros de cultivo y la entrega oportuna de información por parte de las empresas a instituciones fiscalizadoras del Estado.

VIII. **Se debe conformar una Mesa coordinadora de los actores involucrados.** Dado el carácter multidimensional que implica la incidencia del fenómeno delictivo, a través del comercio ilegal en la industria salmonera, es preciso establecer una red institucional, que involucre a las diversas instancias que participan en la investigación, proceso y sanción de estos delitos, vinculados al cruce de datos, procesos de colaboración, delimitación de competencias, entre otras, que permita una labor eficaz y pronta en el combate a este tipo de delitos. Para aquello debe existir una modificación de la reciente institucionalidad creada y formalizada "Red Sustenta" con el propósito de incorporar a los gremios del salmón y el transporte, así como también, autoridades regionales, debiendo existir coordinación con el Ministerio de Interior y Seguridad Pública y las delegaciones presidenciales, con el propósito de otorgarle una mirada de territorialidad, por medios de las distintas realidades regionales.

Así, en paralelo, se debe incorporar del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura en las mesas de Crimen Organizado que se llevan a nivel regional y que son coordinadas por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Durante esta comisión se estableció que se ha efectuado el requerimiento de incorporación de la institución a las mesas regionales de crimen organizado, logrando su incorporación en las regiones del Biobío y de Atacama. Sin embargo, parece relevante que el Servicio pueda participar en las mesas regionales de Los Lagos y Aysén, con el propósito de reforzar el trabajo intersectorial en la materia.

IX. **Al momento de reforzar la estructura de fiscalización por parte de los organismos gubernamentales, esta debe comprender todos los ámbitos en donde se puede extraer el salmón.** Se debe comprender a centros de cultivo, áreas de transporte y comercialización e incluso la pesca deportiva, en circunstancias a que, al existir mayor fiscalización, los grupos organizados con el propósito de abastecer la necesidad de la comercialización ilegal buscan áreas que no son totalmente comprendidas, como podría ser la pesca deportiva.

- - - - -

V VOTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Sometido a votación el texto propuesto de proposiciones y conclusiones es aprobado por mayoría sin mayor debate. Votaron a favor los diputados señores Mauro Gonzalez (presidente de la Comisión), Roberto Arroyo, Bernardo Berger, Alejandro Bernales, Daniel Lilayu y Sthepan Schubert. No se registraron votos en contra. Se abstuvo la diputada Clara Sagardia. (6-0-1).

VI DIPUTADO INFORMANTE

Se designó diputado informante al Sr. **Mauro González Villarroel.**

Mathias C. Lindhorst Fernández
Abogado Secretario de la Comisión

Contenido

HONORABLE CÁMARA:.....**1**

I.- COMPETENCIA DE LA COMISIÓN.....**1**

1.- De su creación.....1

2.- De su plazo.....1

3.- De su integración.....2

II.- ANTECEDENTES GENERALES.....**2**

1.- Aportados por los parlamentarios peticionantes.....2

2.- Marco normativo.....4

3.- Proyectos de ley en estado de tramitación sobre la materia.....6

III.- LABOR DESARROLLADA POR LA COMISIÓN.....**7**

Personas escuchadas por la Comisión.....7

Sesiones realizadas, actas, personas recibidas y documentos presentados.....9

Oficios enviados y respondidos en el marco de la investigación.....14

Visita Inspectiva a Planta de Proceso y Centro de Cultivo.....20

Resumen de las exposiciones.....**21**

- Representantes de SalmonChile A.G.....21

- Representantes de Consejo del Salmón A.G.....26

- Representantes de Asociación de Salmonicultores de Magallanes.....38

- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.....48

- Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.....52

- Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar.....60

- Policía de Investigaciones, PDI.....69

- Carabineros de Chile.....76

- Fiscalía Regional de Los Lagos.....80

- Federación de Camioneros de la Zona Centro-Sur.....84

- Servicio de Impuestos Internos.....91

- Directora del Servicio Nacional de Aduanas señora Alejandra Arriaza.....102

- Subsecretaria de Salud Pública señora Andrea Albagli.....117

- Fiscal regional de Los Lagos señora Carmen Gloria Wittwer.....122

- Presidente de la Multisindical de Trabajadores Salmoneros, Pesquerías y Ramas Afines señor Alejandro Santibáñez. 130

- Presidente de la Asociación de Dueños de Camiones de Puerto Montt señor Claudio Kemp. 133

- Presidente de la Federación de Dueños de Camiones del Sur señor Carlos Bretti. 134

- Subsecretaria subrogante de Bienes Nacionales, señora Alicia Barrera Lagos. 136

- Seremi de Bienes Nacionales de la Región Metropolitana, señor Andrés Hidalgo....139

- Subdirector nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, señor Esteban Donoso.....143

- Director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez.....150

- Delegada presidencial Región del Biobío, señora Daniela Dresdner. 154

- General César Bobadilla Pinilla, Jefe de Zona de Carabineros Región de Biobío. 156

- Prefecto inspector, jefe regional de la Policía de Investigaciones de Chile, Región del Biobío señor Hugo Haeger Bórquez. 164

- Gerente División Logística, Camanchaca S.A, señor Luis Antonio Ramírez Arrieta,. 171

- Gerente de Logística de Blumar Seafoods, señor Marcelo Álvarez Sotomayor. 175

- Representante de SalmonChile, señor Ricardo López. 178

- Director zonal de Pesca, regiones de Ñuble y del Biobío, señor Milton Pedraza García. 181

- Ana María Fernández, directora regional subrogante Sernapesca Biobío. 185

- Director nacional de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile (CNTC), señor Erwin Palma.....188

- Subsecretario del Interior, señor Manuel Monsalve. 194

- Presidente de la Asociación Nacional de Pesca Recreativa, señor Paolo Silva Velásquez. 205

IV CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES....207

DIAGNÓSTICO....207

CONCLUSIONES....209

RECOMENDACIONES Y/O PROPUESTAS....216

V VOTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. 221

VI DIPUTADO INFORMANTE 221

Contenido....222