

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

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión emite su informe según la competencia que le fuera asignada por acuerdo de la Cámara de Diputados, y plantea las conclusiones y recomendaciones que al final se indican.

De conformidad con lo prescrito en el artículo 318 del Reglamento de la Corporación, corresponde consignar lo siguiente:

I.- COMPETENCIA.

Oficio N°18.287

VALPARAÍSO, 17 de abril de 2023

La Cámara de Diputados en sesión de esta fecha, y 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 64 diputadas y diputados para crear una Comisión Especial Investigadora encargada de investigar los actos de Gobierno entre los años 2018 a 2023, especialmente respecto al actuar de los ministerios del Interior y Seguridad Pública, de Hacienda, de Defensa Nacional, de Transportes y Telecomunicaciones, y de Obras Públicas; al de los organismos dependientes de esos ministerios, tales como la Policía de Investigaciones, Servicio Nacional de Aduanas, Dirección de Obras Portuarias, Dirección General de Aduanas, Servicio de Impuestos Internos, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, y al de toda autoridad competente en la materia, en cuanto al resguardo y fiscalización de la seguridad portuaria en las vías marítimas de entrada y salida del territorio chileno (CEI N°25).

La Comisión Investigadora deberá rendir su informe en un plazo no superior a noventa días, 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: E879FB869BCF9979

II.- RELACIÓN DEL TRABAJO EFECTUADO.

La Comisión se integró con las siguientes señoras diputadas y señores diputados:

1. Eric Aedo Jeldres.
2. Jorge Brito Hasbún.
3. Miguel Ángel Calisto Águila.
4. Álvaro Carter Fernández.
5. Andrés Celis Montt.
6. Francesca Muñoz González.
7. Daniel Manouchehri Lobos.
8. Ximena Ossandón Irrázabal.
9. Camila Rojas Valderrama.
10. Luis Sánchez Ossa.
11. Daniela Serrano Salazar.
12. Marco Antonio Sulantay Olivares.
13. Cristián Tapia Ramos.

La integración, en definitiva, quedó conformada de la siguiente manera:

1. Jorge Brito Hasbún (RD)
2. Miguel Ángel Calisto Águila (DC)
3. Álvaro Carter Fernández (UDI)
4. Andrés Celis Montt (RN)
5. Tomás De Remetería (PS)
6. Carolina Marzán Pinto (PPD)
7. Francesca Muñoz González (PSC)
8. Ximena Ossandón Irrázaval (RN)
9. Camila Rojas Valderrama (Comunes)
10. Luis Sánchez Ossa (PREP)
11. Daniela Serrano Salazar (PC)
12. Marco Antonio Sulantay Olivares (UDI)
13. Alberto Undurraga Vicuña (DC)

La Secretaría de la Comisión estuvo integrada por el Abogado Secretario de Comisiones, don Roberto Fuentes Innocenti; la Abogada Ayudante de Comisiones doña Francisca Navarro Moyano, y la Secretaria Ejecutiva doña Mabel Mesías Chacano.

1.- OFICIOS DESPACHADOS Y RESPUESTAS RECIBIDAS

OFICIOS DESPACHADOS Y RESPUESTAS RECIBIDAS

Oficio de la Comisión de CEI 25 Seguridad portuaria, por el cual se informa que procedió a constituirse y

Comisión: CEI 25 Seguridad portuaria

a elegir

como

Total Oficios: 2

Total Oficios con Respuesta: 1

presidente al señor diputado Brito, don Jorge.

Sesión	Fecha	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
5	02 Oct 2023	2/2023	Cámara de Diputados	Oficio de la Comisión de CEI 25 Seguridad Portuaria, por el cual se solicita el acuerdo de la Sala para prorrogar en 15 días su mandato para recabar el acuerdo de la Sala para prorrogar en quince días -a contar del 12 de octubre próximo-, del plazo inicialmente concedido, en atención a la diligencias pendientes que se deben realizar, y su alto grado de importancia, que obliga a abordarlas de manera acuciosa y con el tiempo estimado.	Respuesta recibida el 19/10/2023
	08 Ago 2023	1/2023	Cámara de Diputados		

Cabe precisar que la Comisión celebró un total de 9 sesiones.

2- EXPOSITORES.-

- Señora Alejandra Arriaza Loeb (directora del Servicio Nacional de Aduanas).
- Contraalmirante Litoral Señor Carlos Fredes Monsalves (director de Seguridad y Operaciones Marítimas).
- Señor Sebastián del Pozo Zapata (jefe del Departamento de Inteligencia Marítima de DIRECTEMAR).
- Señor Franco Gandolfo Costa (Gerente General en Empresa Portuaria Valparaíso).
- Señor Juan Carlos Muñoz Abogabir (ministro de Transporte y telecomunicaciones).
- Señor Paulo Contreras Cortés (jefe Nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado).
- Señor Fernando Gajardo (Gerente General de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA)).
- Señor Leopoldo Ibarra Silva (Gerente de Terminal DP World San Antonio).
- Señor Cristián Lucero Villarroel (security officer, San Antonio terminal Internacional (STI)).

- Señor José Luis Castro (subdirector de Fiscalización del Servicio Nacional de Aduanas de Chile).
- Señor José Fernando Aguirre (Gerente General de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport)).

III.- PONENCIAS.





Principales riesgos para la fiscalización y la lucha contra el Crimen Organizado Transnacional (COT)

Drogas
Propiedad Intelectual
CITES
Evasión
Armas
Patrimonio
Medio Ambiente
Dinero
Mercancía Prohibida
Declaración Falsa Exportación
Salud

Fortalecimiento del proceso de fiscalización a través de nueva Tecnología No Invasiva

Camión Escáner Rx



No es una tecnología que detecte ilícitos:
No detecta droga, no detecta armas.....



- Es una Herramienta de apoyo a los procesos de fiscalización
- Requiere de dotación especializada en interpretación y análisis de imagen
- Requiere autorizaciones especiales del organismo competente para el maquina como sus operadores



Fortalecimiento del proceso de fiscalización a través de nueva Tecnología No Invasiva



Gobierno de Chile

Aduanas
Servicio Nacional de Aduanas

Casos Relevantes Último Tiempo



Fortalecimiento del proceso de fiscalización a través de nueva Tecnología No Invasiva

Gobierno de Chile

CHILE
ADUANAS
CUSTOMS
Servicio Nacional de Aduanas

¡Gracias!

Fortalecimiento del proceso de fiscalización a través de nueva Tecnología No Invasiva





Visita Comisión de Seguridad.
Octubre 2023 - Puerto San Antonio

Temario



Seguridad Física

- Contexto.
- Ámbito Acción en delitos.
- Rol Autoridad Portuaria - Concesionarios
- Exposición DPW San Antonio
- Exposición San Antonio Terminal Internacional



SEGURIDAD: Ámbitos de acción en el control de contrabando y hurtos-robos.

Rol Autoridad Portuaria - Concesionarios:

Los concesionarios son almacenistas, no tienen derecho a apertura de cargadas, aduana es quien autoriza esa operación, Aduana por Resolución Exenta N° 3058 obliga a los almacenistas a:

- **Disponer de sistemas Informáticos** (seguridad activos de información, controlar perfiles de programación y uso, realizar auditorías a sistemas informáticos y trazabilidad de la información, mantener plataformas informáticas seguras, y administración de cambios tecnológicos, sistemas y base de datos deben ser aprobados por Aduana)
- **Seguridad Perimetral:** (Restricción acceso perimetral, mantener cámaras y grabación continua, mantener sistema de alarmas, mantener sala de monitoreo, mantener sistema de emergencia y evacuación).
- **Infraestructura Aduanera:** (El terminal debe tener puntos de control y oficinas, habilitadas zonas de aforo, Zona para equipo scanner, zona de retención, zona de carga especial, conectividad y sistemas).
- **Efectuar control de vehículos y cargas:** (Sistema de identificación de vehículos de carga, grabación e imágenes de contenedores, base de datos y sistemas informáticos).
- **Seguridad de las personas:** El terminal debe realizar registro de personas, emitir autorizaciones, velar por el uso de EPP, realizar capacitaciones de seguridad y procesos, mantener buenas condiciones de seguridad en los ambientes de trabajo para personal de Aduana).



Ámbitos de acción en el control del contrabando, hurtos y robos.

ARMADA



- Dotación reforzada Palmar. Se asigna oficial a cargo con foco en drogas y armamento.

EPSA - COP (Armada, Carabineros PDI, SNAduana)



- Trabajo de coordinación con Policías (Fiscalización de conductores).
- Conclusiones enviadas a MTT y solicitud de BRIDERPO.

ADUANA



- Camión Scanner renovado nuevo para Puerto San Antonio.
- Inversión 5MM USD, llegada en nov-23. Trabajos preparativos área.

MININT – DEL. PRES



- Ministerio Interior con la coordinación Sobrevuelo Drones.
- Participación con Delegada Presidencial en la coordinación de hurtos/robos.

EPSA (Operaciones)



- Habilitación Pórtico OCI.
- Coordinación con Policías
- Servicio Alerta de Ruta
- Participación Mesa de trabajo con Delegación



SEGURIDAD: Ámbitos de acción en el control de contrabando y hurtos-robos.

Rol Autoridad Portuaria - Concesionarios:

- Para ello ambos terminales han habilitado áreas para proceder a los registros de las mercancías que ingresan al País, donde se encuentra el Servicio Nacional de Aduana (Aforo Físico y camión scanner) y SAG



Zona de aforo físico



Ubicación camión scanner





VISITA
COMISIÓN DE SEGURIDAD



© 2020 DP World. Todos los derechos reservados.



INTRODUCCIÓN & arquitectura

POLÍTICA GLOBAL DE SEGURIDAD



- Cumplimiento de requisitos y normativas de seguridad locales e internacionales.
- Identifica y evalúa los riesgos dentro de la cadena de suministro y establece controles para reducirlos a un nivel aceptable.
- Garantiza las capacidades de gestión de incidentes mediante el desarrollo de planes y estrategias.
- Apoya proyectos que mejoren la eficacia de la seguridad
- Promover una conciencia de seguridad



© 2020 DP World. Todos los derechos reservados.



Concepto operativo local/nacional

LOCAL

- Cumplimiento de tareas características en coordinación con autoridades locales y otras organizaciones.
- Desarrollo, apoyo y mejoras permanentes.

TRABAJO INTERAGENCIAL















© 2022 DPW World. Todos los derechos reservados.


Concepto operativo regional/global

OPERACIÓN REGIONAL/GLOBAL


- Apoyo entre terminales y extraportuarios DP World – Relación estrecha y colaborativa permanente.
- Intercambio de experiencias

4.jun.22,
DPW "Caucedo"
300 kg marihuana,
 Recibió una solicitud de las autoridades para descargar un contenedor "stay on board" del que tenían información de que estaba contaminado. Tras una inspección con rayos X, se detectó la droga.





Ejecución de reuniones regionales/globales permanentes con intercambio de experiencias, problemáticas y soluciones a los escenarios propios de cada terminal portuario y extraportuario.



© 2022 DPW World. Todos los derechos reservados.



VISITA COMISIÓN DE SEGURIDAD

• 13 octubre 2023



Seguridad y Protección STI



© 2023 STI. Todos los derechos reservados.



SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL

PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL S.A.

PRINCIPALES ZONAS O CAMPOS DE ACTIVIDAD

- SEGURIDAD (PNU)
- INSPECCIÓN (DINAVIA)
- REMOVIMIENTO (DINAVIA)
- ANÁLISIS E INVESTIGACIÓN

ACTIVIDAD	RIESGO	CONTROL
Operación de carga	Alto	Control de carga
Operación de pasajeros	Medio	Control de acceso
Operación de vehículos	Bajo	Control de velocidad
Operación de maquinaria	Alto	Control de mantenimiento
Operación de grúas	Alto	Control de estabilidad
Operación de contenedores	Medio	Control de peso
Operación de estiba	Medio	Control de procedimientos
Operación de desestiba	Medio	Control de procedimientos
Operación de limpieza	Bajo	Control de procedimientos
Operación de mantenimiento	Medio	Control de procedimientos
Operación de seguridad	Bajo	Control de procedimientos
Operación de otros servicios	Bajo	Control de procedimientos

PLAN DE SUBSIDIARIDAD

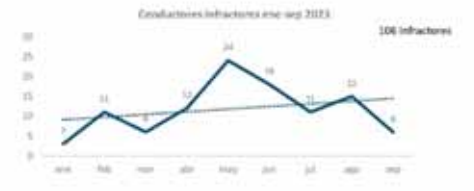
P-planes de control de acceso

P-planes de control de velocidad

Resolución y permisos

SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL

Las fiscalizaciones se realizan en el interior del sector y cumplen con los estándares de seguridad para realizarlo en forma segura y ordenada, dirigidos principalmente a transportes que vienen a retirar y a dejar carga al Terminal.





SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL

Inversión en seguridad

• Cuartas de Seguridad Marítimo Portuario (QSM/P) 14/7 con una duración de vigencia y doce personas, para este concepto el costo pasó de M.USD 225 el año 2001 a M.USD 1.027 el año 2021. A modo de resumen, por este concepto el costo de obra ha alcanzado un monto total de USD 30.036.

• Adicionalmente, tenemos una dotación de personal mensual para cubrir, básicamente, ocho puntos de control durante tres turnos cada Turno en controlar el ingreso de contenedores (visuales debidamente por las agencias de aduanas, verificando la condición de los mismos y mediante equipos de radiación antes capturar el sello de los contenedores, toda esta información es ingresada a nuestro sistema que está conectado con los Sistemas del Servicio Nacional de Aduanas). El costo anual de esta dotación asciende a M.USD 734.

• Respecto a plataformas y desarrollos informáticos se han invertido M.USD 3.886 con un costo de mantenimiento de M.USD 443 anuales.



SCABOX LBV

Control Biométrico (Duelo)



Centro de Control de Seguridad



ODX Reconocimiento Óptico de Caracteres



Drón Área de Protección



SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL

Proyecto: Biometría e IA



Este punto es el área punto de control de seguridad del contenedor y del vehículo.

1. Controlar el flujo de entrada y salida del personal y el estado de los contenedores que se ingresan al control terminal.

2. Realizar el control de calidad de los mismos verificando el cumplimiento de la legislación en vigencia.

3. Controlar los datos ingresados y asegurarse de su correcta gestión.



Carga Retenida por Motivo Aduanero



	%	toneladas
Propiedad intelectual	75%	1,037
Contrabando	14%	192
Total	100%	1,388





CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA
SEGURIDAD PORTUARIA

Presentación Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

23 de octubre 2023



La Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. (Camport) es una asociación gremial que agrupa a:

- las principales navieras que realizan operaciones de comercio exterior en el país
- los concesionarios de frentes de atraque en puertos estatales
- los puertos privados
- algunas agencias de naves
- más de 30 socios

Nuestro objetivo es crear un entorno favorable para el desarrollo sostenible de la actividad marítima portuaria, en beneficio del crecimiento económico y social de nuestro país.

Compartimos la **urgencia** de desplegar todos los esfuerzos y adoptar todas las medidas y mejoras que sean necesarias para evitar que la droga siga transitando a través de las vías marítimas de entrada y salida del territorio nacional, razón por la cual constituir la Comisión Especial Investigadora nos parece del todo pertinente.



Este es un **problema a nivel global**. La Comisión Europea está en estos momentos buscando un acuerdo comunitario para enfrentar al crimen organizado en los puertos europeos (19/10 ADN Radio).

¿Qué están haciendo nuestros socios?

En los **recintos portuarios, extraportuarios y almacenes** el sector privado ha desplegado una serie de medidas, realizando múltiples inversiones y aumentando de modo relevante los elementos disuasivos de control. Se destacan entre otros:

- Instalación de más cámaras de televisión
- Mejoras en los sistemas de vigilancia
- Modernización en los sistemas informáticos
- Aumento en la dotación de vigilantes
- Otras medidas

En el **mundo naviero**, cuyas empresas matrices son extranjeras, también se ha perfeccionado, hasta donde es posible, los mecanismos de control para evitar el tráfico de sustancias ilícitas, incluso aumentando las sanciones para sus clientes cuando no actúan en forma responsable.

¿Qué están haciendo nuestros socios?



Entendiendo que **la responsabilidad le corresponde al Estado**, puesto que solo éste cuenta con las facultades legales para prevenir, vigilar y actuar frente a estos delitos; dada la magnitud del problema, Camport reitera su **plena disposición a colaborar** para analizar, diseñar y proponer medidas y mejoras o incluso generar una instancia de trabajo para abordar este problema.

Propuestas



Fortalecer la Aplicación del Estándar Único Internacional (ISPS): El Código ISPS (International Ship and Port Facilities Security), es un estándar internacional para la protección de las naves y las instalaciones portuarias, que fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) a raíz del ataque a las torres gemelas en Nueva York y entró en operación el año 2004.

En Chile, este código se aplica a naves y terminales, donde se realiza un proceso de certificación por parte de personal calificado de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), y tiene una validez de 5 años.

Se sugiere que Directemar realice inspecciones con mayor periodicidad, verificando que la industria se vaya adaptando a las necesidades del país.

Propuestas



Aumentar Controles en Vías de Acceso y al Interior de los Recintos así como Fiscalizaciones, Revisiones Físicas y Control de la Carga:

- **Aumentar gradualmente la fiscalización y revisión de las cargas por lo menos al 50%**, adquiriendo mayor cantidad de equipos. Hoy no alcanza el 5% del total. En otros países del continente se revisa el 100% de los contenedores de importación y exportación.
- **Aumentar la fiscalización y control de sellos de contenedores de exportación desde el origen hasta el puerto de salida.** Se ha constatado la adulteración de la carga en nuestro país ocurre muchas veces durante ese trayecto.

Propuestas



Aumentar y Fortalecer Atribuciones, Recursos y Coordinación:

- **Destinar mayores recursos a los organismos competentes** de modo que accedan a equipamientos y tecnologías de última generación y fortalezcan la inteligencia de datos en sus procesos.
- **Reforzar la capacitación de los funcionarios públicos** que participan en el proceso de fiscalización de la carga, así como de aquellos que participan de la prevención e investigación de este tipo de delitos.
- **Establecer un marco de coordinación formal e institucional** entre los organismos públicos que participan en las labores de control y fiscalización de la carga.
- **Regular el intercambio de información entre los organismos públicos, así como entre éstos y los operadores de los puertos del país**, sujetos estos últimos al cumplimiento de la normativa pertinente.

Anexo

Detalle de las Propuestas

Fortalecer la Aplicación del Estándar Único Internacional (ISPS): El Código ISPS (International Ship and Port Facilities Security), es un estándar internacional para la protección de las naves y las instalaciones portuarias, que fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) a raíz del ataque a las torres gemelas en Nueva York y entró en operación el año 2004.

Se aplica a naves de pasajeros y de carga como a instalaciones portuarias. Su aplicación permite:

- Tener cooperación internacional para detectar amenazas a la seguridad y adoptar medidas preventivas.
 - Definir funciones y responsabilidades a nivel nacional e internacional,
 - Garantizar la recopilación e intercambio de información,
 - Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección.
 - Contar con las medidas de protección adecuadas.
- En Chile, se realiza un proceso de certificación que lo realiza personal calificado de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), y tiene una validez de 5 años.
 - En este ámbito se propone:
 - Que Directemar realice inspecciones periódicas, verificando que la industria se vaya adaptando a las necesidades del país.
 - Que la Autoridad Marítima tenga un rol más protagónico frente a los actos de piratería y tráfico que ocurren en los puertos nacionales.

Aumentar Controles en Vías de Acceso y al Interior de los Recintos así como Fiscalizaciones, Revisiones Físicas y Control de la Carga

- Aumentar los resguardos y controles en las vías de accesos, al interior de los recintos portuarios y en depósitos y almacenes extraportuarios.
- Aumentar gradualmente la fiscalización y revisiones a las cargas que transitan por los puertos de nuestro país, por lo menos el 50%. Hoy no alcanza el 5% del total. En otros países del continente se revisa el 100% de los contenedores de importación y exportación.
- Revisar los criterios de riesgo que actualmente se emplean con el fin de detectar cargas ilícitas.
- Aumentar la fiscalización y control de sellos de contenedores de exportación desde el origen hasta el puerto de salida. La adulteración de la carga en nuestro país ocurre muchas veces durante ese trayecto. Esto ocurre porque en la práctica no pocos exportadores le entregan el sello al transportista, quién recién lo instala poco antes de llegar al puerto de embarque, de modo que durante el trayecto el contenedor viaja sin sello y la carga es posible adulterarla.

Aumentar y Fortalecer Atribuciones, Recursos y Coordinación

- Fortalecer las atribuciones y otorgar mayores recursos a las autoridades encargadas de resguardar y fiscalizar las vías marítimas de entrada y salida del territorio nacional (Autoridad Marítima, Servicio Nacional de Aduanas, Carabineros de Chile y PDI), de modo que accedan a equipamientos y tecnologías de última generación.
- Reforzar la capacitación de los funcionarios públicos que participan en el proceso de fiscalización de la carga, así como de aquellos que participan de la prevención e investigación de este tipo de delitos.
- Propiciar la colaboración y establecer un marco de coordinación formal e institucional entre los organismos públicos que participan en las labores de control y fiscalización de la carga, así como con aquellos que se ocupan de la prevención e investigación de este tipo de delitos.
- Regular el intercambio de información entre los organismos públicos, así como entre éstos y los operadores de los puertos del país, sujetos estos últimos al cumplimiento de la normativa pertinente.

GRACIAS

Síntesis

Camport reitera su plena disposición a colaborar para analizar, diseñar y proponer medidas y mejoras o incluso generar una instancia de trabajo para abordar este problema.

Fortalecer la aplicación del Código Internacional (ISPS), que establece las medidas de seguridad que deben cumplir las naves y los puertos a nivel mundial.

Aumentar los controles en las **vías de acceso** a los puertos y **al interior de los recintos** portuarios, implementando tecnologías de detección de drogas y otros elementos, así como reforzar la presencia de personal de seguridad en puntos estratégicos.

Fortalecer atribuciones, recursos y coordinación de las autoridades encargadas de la seguridad portuaria, para mejorar las capacidades de las instituciones encargadas de la fiscalización y control de los puertos, así como mejorar la coordinación entre ellas.

Escáneres en Latinoamérica para el control del Narcotráfico

Pais	Política de Estado	Localidad/Puerto	Número de Escaner	Prop. (Gov/Terminal /Aduana/Otro)	Oper. (Gov/Terminal /Aduana/Otro)	Política de Control
Argentina	Terminales del estado (Inversión por parte del estado) y operado por Aduana. Terminales privados (Inversión por parte del terminal y operado por Aduana)	Dock Sud (Evolgan)	2	1 Aduanas 1 Terminal	Aduanas	Se controla 100% exportación e importación aleatorio. Los equipos son móviles y se controla con camión detenido.
		T4 Buenos Aires	2 (1 Portal y otro móvil)	Terminal	Aduanas	Se controla 100% exportación e importación aleatorio. Los equipos son móviles y se controla con camión detenido.
		La Plata / Tacipata	1	Terminal	Aduanas	Se controla 100% exportación e importación aleatorio. Los equipos son móviles y se controla con camión detenido.
		Zarate / Terminal Zarate	1	Terminal	Aduanas	Se controla 100% exportación e importación aleatorio. Los equipos son móviles y se controla con camión detenido.
		Rosario / Terminal Puerto Rosario	1	Terminal	Aduanas	Se controla 100% exportación e importación aleatorio. Los equipos son móviles y se controla con camión detenido.
Brazil	Inversión por parte del terminal y operado por Aduana	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N
Chile	Inversión por parte del Estado y operado por Aduana	Iquique	2	Aduanas	Aduanas	S/N
		Antofagasta	2	Aduanas	Aduanas	S/N
		Los Andes	1	Aduanas	Aduanas	S/N
		Valparaiso	1	Aduanas	Aduanas	S/N
		San Antonio	1	Aduanas	Aduanas	S/N
		Talcahuano	1	Aduanas	Aduanas	S/N
Colombia	Inversión por parte del terminal y operado por Policía antinarcóticos	Buenaventura: Sociedad Portuaria Regional Buenaventura (SPRB)	1	Terminal	Terminal	100% EXPO pasa por escaner sin costo / transbordos por exigencia policía / requerimientos específicos (barco cohe)
		Cartagena: Sociedad Portuaria Regional Cartagena (SPRC)	1 (SPRC) y 1 (CONFECAR)	Terminal	Terminal	El control es aleatorio por requerimiento de policía y DIAN
		Santa Marta	1	Terminal	Policia	El control es aleatorio de la policía
Costa Rica	Inversión por parte del terminal y operado por Aduana	Castilla	No tiene			
		Puerto de Limón (CPLIC)	1	Terminal	Terminal	El control es aleatorio de la policía control de drogas
Ecuador	Inversión por parte del terminal y operado por Aduana y/o policía antinarcóticos	Pasaje	3	OPNV	Gobierno / Policía	EXPO: 100% full & vacíos. IMPO aleatorio al 1% de contenedores Full. No se realizan vacíos. Última actualización de 2 escaner: fecha recepción es junio 2022, sin embargo la operatividad no se dará sino hasta Octubre ya que deben pasar el personal
		Guayaquil (TPG)	No tiene			

Pais	Política de Estado	Localidad/Puerto	Número de Escaner	Prop. (Gov/Terminal /Aduana/Otro)	Oper. (Gov/Terminal /Aduana/Otro)	Política de Control
El Salvador	(*) Cotecna es un proveedor de servicios de prueba, inspección y certificación que ofrece soluciones para facilitar el comercio y hacer que las cadenas de suministro sean más seguras y eficientes.	Puerto de Acajutla (SVAQJ)	3 (1 móvil)	COTECNA (*)	COTECNA (*)	Se controla el 100%.
Guatemala		Puerto Barrios (GTPRB)	1	Terminal	Terminal	Se controla el 100%
		Puerto Quetzal (GTPRQ)	1	Privado (Concesión)	Privado (Concesión)	Se controla el 100%
		Puerto Santo Tomas de Castilla (GTSTC)	2	R2 GLOBAL (Concesión)	R2 GLOBAL (Concesión)	Se controla el 100%. 1 escaner IMPO y 1 EXPO
Honduras		Puerto Cortes (HPCP)	2 * 1 móvil de backup	Terminal	Terminal	100% excepto tránsito interterminal o transbordos. 1 escaner IMPO y 1 EXPO.
México	Inversión por parte de la autoridad aduanera ASPORNA y operado por Aduana	Emenatta	2	Aduanas / Marina	Aduanas / Marina	100% a la descarga de nave y salida de puerto.
		Mazatlán	3	Aduanas / Marina	Aduanas / Marina	100% a la descarga de nave y salida de puerto.
		Mazatlán	5	Aduanas / Marina	Aduanas / Marina	100% a la descarga de nave y salida de puerto.
		Puerto de Aduana (MXATM)	3	Aduanas / Marina	Aduanas / Marina	100% a la descarga de nave y salida de puerto.
		Puerto Libertad Cárdenas (MLZC)	4	Aduanas / Marina	Aduanas / Marina	100% a la descarga de nave y salida de puerto.
		Puerto de Veracruz (MOVVR)	4	Aduanas / Marina	Aduanas / Marina	100% a la descarga de nave y salida de puerto.
Nicaragua		Puerto de Corinto (NCO)	1	Aduanas (DGA)	Aduana (DGA) / Terminal	Se controla el paso de contenedores llenos y vacíos por solicitud de la Aduana
Panamá	Tiene escaner que fueron donados por el gobierno de USA y son operados por aduana	Odor CCT Cristóbal	No tiene escaner operativo	Aduanas	Aduanas	Se controla en forma aleatoria importaciones, exportaciones y transbordos.
		Odor CCT Colón Container Terminal	No tiene escaner operativo	Aduanas	Aduanas	Se controla en forma aleatoria importaciones, exportaciones y transbordos.
		Barboa (PABLB)	1	Aduanas	Aduanas	Se controla en forma aleatoria importaciones, exportaciones y transbordos.
		Manzanillo (PAMIT)	1	Aduanas	Aduanas	Se controla en forma aleatoria importaciones, exportaciones y transbordos.
		Puerto de Rodríguez (PAROD)	1 (no operativo)	Aduanas	Aduanas	Se controla en forma aleatoria importaciones, exportaciones y transbordos.

Pais	Política de Estado	Localidad/Puerto	Número de Escaner	Prop. (Gob/Terminal /Aduana/Otro)	Oper. (Gob/Terminal /Aduana/Otro)	Política de Control
Paraguay	Provee el estado. Sin embargo no se permite que las terminales adquieran los scanners, pero a la fecha no pueden facilitar scanners para todas las terminales del sur. El scanner está en zona extraportuaria.	Caacupemí Asunción	1 (en recinto portuario)	Aduanas	Aduanas	100% exportación, 1% importación
		Caacupemí Pilar	1 (móvil una vez por semana)	Aduanas	Aduanas	100% exportación, 1% importación
		Puerto Seguro Fluviat	1 (en zona extraportuaria)	Aduanas	Aduanas	100% exportación, 1% importación
		Terport Viteña	1 (en zona extraportuaria)	Aduanas	Aduanas	100% exportación, 1% importación
Perú	Política de Estado: inversión por parte del terminal y operado por Aduana	Callao	no			Escaner es puesto aleatoriamente por la policía y controlado por ellos. CPTW está evaluando la compra de 2 escaner para ser operado por las autoridades (proyectos)
		Paña	1 (móvil) + 1 está operar	Gobierno	Aduana (SUNAT)	Modelo de operación aleatorio al 10% por nave. Se cuenta con un escaner adicional (desde abril 2022), sin embargo, la información es que recién operaría en enero 2024 (propiedad Gobierno)
		Matarani	no			
República Dominicana		Caucedo	1 (posible 1 más)	Aduanas	Aduanas	100% en importación. Aleatorio en exportación y transbordos.
Uruguay	Inversión por parte del estado y operado por Aduana	Montevideo	1	Aduanas	Aduanas	Aduanas, en su departamento de Análisis y Filtro, es la que evalúa que contenedores deben pasar por scanner. En exportación es aleatorio, o si el departamento considera alguna mercadería como más delicada. Si hay diferencia de precio, se escanea de inmediato. En importación los contenedores que presenten diferencia de precios. El Gobierno está buscando la compra de 2 scanners fijos y 1 scanner móvil, los que tendrían que estar funcionando antes de fin año 2023.
Venezuela		Puerto Cabello (VEPBL)	1	Gobierno	Gobierno	100% pasa por rayón X incluyendo los equipos vacíos
		Puerto La Guaira (VELAG)	1	Gobierno	Gobierno	Import /Export. Full + Equipos Vacíos especiales
		Puerto Maracaibo (VEMAR)	1	Gobierno	Gobierno	Import /Export. Full + Equipos Vacíos especiales
		Puerto de Guantá (VEGUT)	1 / No Oper.	Gobierno	Gobierno	Import /Export. Full + Equipos Vacíos especiales
		Puerto de Guaraguao (VEGUA)	1 / No Oper.	Gobierno	Gobierno	Import /Export. Full + Equipos Vacíos especiales

N°45
Valparaíso, 5 de octubre de 2023

Diputado
Sr. Jorge Brito Hasbún
Presidente Comisión Especial Investigadora sobre Seguridad Portuaria
Cámara de Diputados
Presente

ATT.: Roberto Fuentes Innocenti, secretario de la Comisión

De mi consideración:

La Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. (Camport), de la cual soy su Presidente, reúne a más de 30 socios, entre los cuales se cuentan las principales empresa navieras que operan en el mundo, los concesionarios de los frentes de atraque en los puertos estatales chilenos, los operadores de puertos privados mediante una concesión marítima, los agentes de naves y algunos operadores.

Como Campport promovemos el desarrollo sostenible de la actividad marítima y portuaria, contribuyendo a facilitar y potenciar el comercio exterior a través de los puertos chilenos y nuestro objetivo es crear un entorno favorable para el desarrollo sostenible de la actividad marítima portuaria, en beneficio del crecimiento económico y social de nuestro país.

En este sentido, manifestamos nuestra plena disposición a colaborar con la Comisión Especial Investigadora sobre Seguridad Portuaria que usted preside, en el marco de nuestras atribuciones y las de nuestros socios.

La problemática que da origen a la Comisión Especial Investigadora es de público conocimiento y fue expuesta con bastante claridad y detalle en la petición que dio origen a la misma. La producción y consumo mundial de droga, especialmente cocaína, ha crecido exponencialmente en los últimos años¹, período durante el cual Chile se ha ido transformado en un punto de tránsito de drogas², siendo la vía marítima-portuaria la preferida para materializar tales operaciones.³

Los sucesivos informes del Observatorio del Narcotráfico en Chile han puesto en evidencia el avance de este flagelo en nuestro país, que utiliza el tráfico marítimo de comercio exterior como medio para ingresar y sacar droga del territorio, con los problemas de seguridad, impacto social y reputacional que ello conlleva.

¹ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). Global Report on Cocaine 2023. Local dynamics, global challenges. Marzo 2023.

² Ibidem.

³ Ministerio Público. Observatorio del Narcotráfico en Chile. Año 2018.



A nuestro juicio resulta urgente desplegar todos los esfuerzos y adoptar todas las medidas y mejoras que sean necesarias para evitar que la droga siga transitando a través de las vías marítimas de entrada y salida del territorio nacional, razón por la cual constituir la Comisión Especial Investigadora nos parece del todo pertinente.

Hasta la fecha, en los recintos portuarios y extraportuarios -incluidos los almacenes- el sector privado ha desplegado una serie de medidas, realizado múltiples inversiones y aumentando de modo relevante los elementos disuasivos de control. Así, por ejemplo, se han instalado más cámaras de televisión, mejorado los sistemas de vigilancia, modernizado los sistemas informáticos y aumentado la dotación de vigilantes, entre otras medidas. En el mundo naviero, cuyas empresas matrices son extranjeras, también se ha perfeccionado, hasta donde es posible, los mecanismos de control para evitar el tráfico de sustancias ilícitas, incluso aumentando las sanciones para sus clientes cuando no actúan en forma responsable.

Es claro que la responsabilidad de la problemática que atiende la Comisión corresponde al Estado, puesto que solo éste cuenta con las facultades legales para prevenir, vigilar y actuar frente a estos delitos. Sin embargo, el problema es de tal magnitud, que Camport reitera su plena disposición a colaborar para analizar, diseñar y proponer medidas y mejoras o incluso generar una instancia de trabajo para abordar este problema.

En este sentido, a continuación sugerimos algunas medidas y mejoras que nos parecen necesarias para contribuir a mitigar los problemas indicados:

1. Fortalecer la Aplicación del Estándar Único Internacional (ISPS)

El Código ISPS (International Ship and Port Facilities Security), es un estándar internacional para la protección de las naves y las instalaciones portuarias, que fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) a raíz del ataque a las torres gemelas en Nueva York. Entró en operación en el año 2004. Este estándar se aplica a las naves de pasajeros y carga en viajes internacionales como a las instalaciones portuarias que les prestan servicios.

La aplicación de este estándar permite contar con un marco de cooperación internacional para detectar amenazas contra la seguridad y adoptar medidas preventivas. También define funciones y responsabilidades a nivel nacional e internacional, garantiza la recopilación e intercambio de información, ofrece una metodología para efectuar evaluaciones de la protección y garantiza contar con las medidas de protección adecuadas.

En el caso de Chile, este estándar se aplica a naves e instalaciones portuarias, las cuales deben someterse a un proceso de certificación que está bajo la responsabilidad de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), para lo cual esta institución cuenta con personal

calificado. Si bien la validez de la certificación es de 5 años, estimamos que sería conveniente que Directemar realice inspecciones periódicas, verificando que la industria se vaya adaptando a las necesidades del país. Por otra parte, estimamos que la Autoridad Marítima debiera tener un rol más protagónico frente a los actos de piratería y tráfico que ocurren en los puertos nacionales.

2. Aumentar Controles en Vías de Acceso y al Interior de los Recintos, así como Fiscalizaciones, Revisiones Físicas y Control de la Carga

Estimamos que es urgente aumentar los resguardos y controles en las vías de accesos al interior de los recintos portuarios y en depósitos y almacenes extraportuarios. Tal como se señala en la solicitud que dio origen a esta Comisión, todos ellos exhiben una alta vulnerabilidad.

Asimismo, estimamos necesario aumentar la fiscalización y revisiones (aforos, reconocimientos e inspecciones físicas y documentales) a las cargas que transitan por los puertos de nuestro país, así como revisar los criterios de riesgo que actualmente se emplean con el fin de detectar cargas ilícitas. En este contexto, creemos que es necesario aumentar el porcentaje de la carga que es aforada o revisada físicamente, que hoy no alcanza el 5% del total. Debemos avanzar gradualmente a la revisión de por lo menos el 50% de la carga. Si el Estado no dispone de recursos para adquirir una mayor cantidad de escáner, se pueden evaluar otros mecanismos para su adquisición, pero considerando que su operación siempre debe quedar en manos de personal especializado del Estado de Chile.

En el mismo sentido, se debe aumentar la fiscalización y control de la carga desde el origen hasta el puerto de salida. Hemos constatado que la adulteración de la carga en nuestro país ocurre muchas veces durante ese trayecto. Sobre el particular, estimamos necesario aumentar el control de los sellos de los contenedores. Cuando el exportador retira el contenedor vacío, la naviera le hace entrega del sello respectivo y la idea es que el exportador instale el sello una vez consolidado el contenedor en el origen. Sin embargo, en la práctica, no pocos exportadores le entregan el sello al transportista, quién recién lo instala poco antes de llegar al puerto de embarque, de modo que durante el trayecto el contenedor viaja sin sello y la carga es factible de ser adulterada.

Por ello, se sugiere aumentar el porcentaje de fiscalización de la carga, tanto de exportación como importación, como ocurre en otros países del continente, donde en algunos de ellos se revisa el 100%.

3. Aumentar y Fortalecer Atribuciones, Recursos y Coordinación

Se deben fortalecer las atribuciones de las autoridades encargadas de resguardar y fiscalizar las vías marítimas de entrada y salida del territorio nacional, especialmente de la Autoridad Marítima, del Servicio Nacional de



Aduanas, de Carabineros de Chile y la PDI, de modo que sea posible efectuar controles en carreteras y puertos terrestres.

Junto a ello, se deben destinar mayores recursos para que todas las autoridades con competencia en estas materias y, especialmente, el Servicio Nacional de Aduanas, accedan a equipamientos y tecnologías de última generación y fortalezcan la inteligencia de datos en sus procesos.

Asimismo, se debe reforzar la capacitación de los funcionarios públicos que participan en el proceso de fiscalización de la carga, así como de aquellos que participan de la prevención e investigación de este tipo de delitos.

Se debe propiciar la colaboración y establecer un marco de coordinación formal e institucional entre los organismos públicos que participan en las labores de control y fiscalización de la carga, así como con aquellos que se ocupan de la prevención e investigación de este tipo de delitos, tal como recientemente lo dictaminó la Contraloría General de la República⁴. Para ello, se podría regular el intercambio de información entre dichos organismos públicos, así como entre éstos y los operadores de los puertos del país, sujetos estos últimos al cumplimiento de la normativa pertinente.

Finalmente, una vez más, nos ponemos a su disposición y considere desde ya nuestra colaboración en el diseño de posibles medidas y mejoras para aumentar la seguridad portuaria, en todos sus aspectos.

Si lo estima pertinente, podemos asistir a la Comisión a explicar o profundizar alguno de los tópicos planteados.

Esperando una favorable acogida, le saluda atentamente,

Daniel Fernández Koprach Presidente
Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

⁴ Ver Dictamen E388402N23, de 01 de septiembre de 2023.

Sesión en formato mixto, celebrada el martes 22 de agosto de 2023, concurre, como invitada, la directora del Servicio Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza Loeb, acompañada por la subdirectora jurídica, señora María Jazmín Rodríguez Callejas; la subdirectora técnica, señora Gabriela Landeros Herrera; el subdirector de Fiscalización, señor José Luis Castro, y el subdirector de Informática, señor Marcelo Reyes Stevens.

La señora **Alejandra Arriaza**, (directora nacional de Aduanas), en la exposición contextualiza sobre la labor del servicio y cómo participa este en materia portuaria.

Primero, de acuerdo con lo que establece la legislación nacional, el mandato o rol del servicio es vigilar y fiscalizar el paso de las mercancías por todos los tipos de fronteras del país como costas, aeropuertos, fronteras terrestres, etcétera, para determinar la recaudación fiscal; o sea, el pago de los tributos e impuestos que esas mercancías deben pagar, y para que las que ingresan y salen del país cumplan con todas las demás leyes que se exigen en Chile; es decir, recaudación y principalmente protección, a través de los procesos que se desarrollan en los distintos puntos de control.

Para eso, el servicio se ha distribuido territorialmente. Tiene presencia desde Arica a Punta Arenas o, en términos de puntos de control, desde Visviri hasta Puerto Williams, con 16 direcciones regionales y administraciones de Aduanas.

Actualmente, tienen aproximadamente 2.000 funcionarios; más de 1.980 provistos. Están presentes en 111 puntos de control permanentes, que llegan a más de 154 si se suman los ocasionales.

Tienen atención los 365 días del año, en modalidad 24/7, dependiendo del tipo de habilitación que tienen los lugares de control o de atención.

El marco normativo está regido principalmente por la ley orgánica del servicio y la Ordenanza de Aduanas. La ley orgánica está contenida en el DFL N° 329, de 1979, y la Ordenanza de Aduanas, en el DFL N° 30, de 2004, que es la última actualización.

Para estos efectos, tienen disposiciones como la ley N° 19.542, de 1997, sobre modernización de puertos, que paralelamente dio origen al decreto N° 1.114, de 1997, que establece la normativa y regulación que le corresponde a Aduanas respecto de los recintos de depósito aduanero y almacenes. Antiguamente, los recintos de depósitos y almacenes fiscales estaban dentro de los puertos o en los sectores extraportuarios.

Conforme a lo anterior, y específicamente respecto de la materia portuaria, aclara que el Servicio Nacional de Aduanas no es autoridad portuaria. Ellos regulan los puertos en cuanto tienen zonas primarias adosadas a sus áreas de operación, solo para efectos de la carga internacional; la carga nacional no está bajo facultad ni jurisdicción aduanera.

En cuanto a los puntos habilitados como puertos, conforme a mercancías de comercio exterior o paso internacional, o tráfico internacional para estos efectos, están

regidos en esta materia en cuanto tengan en sus dependencias mercancías a resguardo que están bajo jurisdicción aduanera; es decir, mercancías que están en posición de alguna operación de comercio exterior, sea ingresando, saliendo o transitando por el país. Para ello, emiten resoluciones administrativas que regulan principalmente los requisitos y deberes, contenidos en las resoluciones N^{os} 3.058 y 3.060, que dicen relación con esos requisitos, cuya última actualización fue en 2012.

Cabe recordar que el artículo 1° de la Ordenanza de Aduanas establece que el Servicio Nacional de Aduanas debe vigilar y fiscalizar el comercio internacional; o sea, todas las mercancías que ingresan y salen del país por cualquier tipo de frontera, para la determinación de los derechos o impuestos que se deben pagar; o sea, la recaudación fiscal, y para cualquier otro cumplimiento que determinen las leyes en nuestro país. Además, tienen la obligación de emitir estadísticas de comercio exterior y otras funciones que les encomienda las leyes.

En ese contexto, producto de los tributos o impuestos, durante 2022 se recaudaron poco más de 20.000 millones de dólares, lo que corresponde al 31,5 por ciento del total de los ingresos tributarios del país. Eso es lo que pesa la recaudación aduanera y, señala que, el 97 por ciento de ese monto corresponde al Impuesto al Valor Agregado (IVA) a la importación, lo que representa el 6,5 por ciento del PIB.

Eso es lo que corresponde a comercio exterior en cuanto a materia tributaria y recaudación.

En ese marco, pueden decir que la mayor cantidad de montos recaudados, es decir, la principal recaudación, corresponde a la carga que ingresa vía marítima; por volúmenes, representa la mayor cantidad de ingresos al país. Se pagan impuestos o tributos, principalmente por las importaciones, dado que las exportaciones no pagan impuestos o tributos al salir del país.

La principal recaudación corresponde a la mercancía que paga impuesto a su ingreso al país por vía marítima, fluvial y lacustre, que es el mismo tipo de ingreso. Hasta 2022 alcanzaba el 79 por ciento, pero en la actualidad ese monto ha bajado a alrededor de 77 por ciento.

Aproximadamente el 90 por ciento de la carga de importación ingresa por vía marítima, fluvial o lacustre y el 97 por ciento de la carga de exportación sale también por este tipo de vías. Se habla de volúmenes expresados en toneladas.

Principalmente, abordan líneas de trabajo y ejes estratégicos. Explica la información que trae en la presentación, en la cual los dos primeros ítems que muestra corresponden a la función principal que les encargan las leyes. Los tres primeros ítems, tienen que ver con la fiscalización, a lo que hoy en día se agrega la capa del crimen organizado. Más adelante explicará qué están haciendo al respecto.

Otro eje está en el mundo del Comex y la logística colaborativa, en que son parte de una cadena. Están presentes en todas las cadenas que tengan relación con el comercio exterior. Son parte de los actores. Hay más actores con los cuales se deben relacionar, interoperar o coordinar.

Por supuesto, trabajan para la recaudación principal de los tributos o impuestos y, en ese marco, tienen un programa de fortalecimiento de personas, estructura organizacional e infraestructura.

Finalmente, se deben a la ciudadanía, porque la protección es para ella, para el país. Hacen una labor permanente en coordinación interinstitucional, que hoy se hace más patente, sobre todo, en lo que tiene que ver con la fiscalización y la lucha contra el crimen organizado y, por supuesto, también en el trabajo con la logística colaborativa y la recaudación fiscal. Así se integran con otros organismos también.

La estrategia de fiscalización del servicio se basa en varios ámbitos de desarrollo y han fortalecido principalmente la coordinación y cooperación internacional, y la gestión de riesgos, pues la fiscalización está basada en una gestión de riesgos permanente; es decir, en perfiles de riesgo de las operaciones que se llevan a cabo, y en un trabajo interinstitucional, por el que pertenecen a mesas de trabajo.

Asimismo, tienen unidades de coordinación operativa con las distintas policías, las Fuerzas Armadas, el Ministerio Público y otros organismos relacionados con el comercio exterior.

Por supuesto, la estrategia también está basada en el desarrollo de proyectos nuevos e incorporación permanente de actualizaciones de la tecnología y normativas de procedimientos.

Cabe decir que trabajan en torno a los principales riesgos para la fiscalización y en la lucha contra el crimen organizado, lo que se concentran en los elementos que están expuestos en la lámina que presentan, entre otros, porque cualquier cosa que esté prohibida o que pueda tener impacto en la población, determinado por cualquier autoridad, que tenga un efecto en el comercio exterior, va a entrar también en sus perfiles de riesgo, de acuerdo con lo que se declare.

Da un ejemplo de lo anterior, cuando entró en vigor la ley de Responsabilidad Extendida del Productor, ley REP, a principios de este año, que pone algunos requisitos; no requisitos propiamente tales, pero por lo menos exige la entrega de información previa que debe contener una importación, por ejemplo, la de neumáticos. En ese caso, las empresas tienen que contar con un sistema para la disposición final o el reciclaje de esos neumáticos, de cada neumático que importan.

A Aduanas le correspondió implementar lo que se recaba respecto de la importación; recabar la información para entregarla a la Subsecretaría del Medio Ambiente, de cada importador, cuenta o no con un sistema de reciclaje. A ellos les tocó implementar dicha información.

Entonces, cualquier cosa que aparezca en una ley, que determine alguna restricción, requisito, implementación o prohibición que impacte en lo que se permite ingresar al país, les corresponde incorporarlo a su base para hacer la fiscalización o aplicar los procedimientos que correspondan.

Los principales riesgos para la fiscalización y lucha contra el Crimen Organizado Transnacional (COT) que hoy trabajan en un sistema son las drogas, la propiedad intelectual, lo que tiene que ver con especies protegidas a través de la aplicación de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre (Cites); la evasión tributaria, las armas, ya sean objeto de restricciones o de prohibiciones; el patrimonio; el medioambiente; el dinero o divisa transfronteriza, hoy llamada declaración de dinero; mercancía prohibida, porque es de comercio ilícito o es objeto de alguna una prohibición; declaraciones de falsa exportación, porque si bien las exportaciones no pagan impuestos, sí hay devolución de impuestos al exportador, por lo que las exportaciones son un riesgo a controlar, pues sobre esa base se controlan asuntos como la devolución del pago del IVA al exportador u otras como el control minero, que es el cumplimiento de los contratos de control minero, lo que a ellos no les corresponde, sino a otro organismo. Es base la declaración aduanera, en ese sentido.

También existe el riesgo asociado a productos que pudieran dañar la salud pública, determinado por las autoridades correspondientes de Salud. En ese marco, lo que hacen es tener una estrategia y planes determinados para abordar tanto los riesgos en la fiscalización como en lucha contra el crimen organizado. En esto se debe entender que tradicionalmente las aduanas trabajaban en la fiscalización, operación por operación, porque para ellos, a diferencia del Servicio de Impuestos Internos, que trabaja con períodos de renta, la declaración y pago de tributos o impuestos, o sea, la declaración tributaria, es operación por operación; no es por período, por tanto, el contribuyente declara y paga o lo hace a través de su representante.

Cuando ellos hablan de que, además, existe crimen organizado, para cometer algún ilícito o para incurrir en alguno de los riesgos que les corresponde controlar como Aduanas, por ejemplo, el tráfico de drogas u otros delitos conexos, como lavado de activos entre otros, están hablando de organizaciones o, por lo menos de quienes crean alguna organización para defraudar al Fisco a fin de cometer ilícitos o para ingresar mercancía prohibida a nuestro país, y eso podría cruzar más de una operación. Especifica que es así normalmente.

Por lo tanto, la acción del crimen organizado les ha obligado a incorporar una capa de inteligencia sobre esto para la fiscalización que cruza más de una operación, porque trabaja sobre *modus operandi* y sobre organizaciones que permanentemente cruzan más de una operación como Rol Único Tributario (RUT), tipos de trabajo u operadores.

Respecto de eso, en el control del crimen organizado, han incorporado, además, los tipos de *modus operandi* que podrían darse en las operaciones de comercio exterior, modalidades como el uso de facturas dobles en más de una o en otras operaciones, o declaraciones directamente falsas; uso sucesivo de contrabando, aunque sea en pequeña escala o por distintos medios para una operación en especial. Por ejemplo, el crimen organizado para ingresar partes y piezas, para fabricar armas o para armarlas.

Uno de esos casos se detectó en un procedimiento de Aduanas por aplicación de los perfiles de riesgo que utilizan, en que venían partes y piezas a través de empresas de correo expreso. Algunos envíos traían los cargadores; otros, un resorte, y otros, una parte o una pieza como los disparadores, etcétera. De acuerdo con eso, es más de una operación la que deben acumular para determinar que con eso armaron o podían armar entre 10 y 15 armas, que luego ofrecían en la *Dark Web*, a través de operaciones internas.

Ellos hacen un cruce completo de los tipos de contrabando, en los cuales pudiera haber un *modus operandi* o formas de operación, RUT u otros tipos de estructuras que se empezaran a repetir en más de una de ellas. Muestra una lámina donde se pueden ver los principales *modus operandi*.

Destaca que hay un gran contrabando respecto de bienes, metales preciosos y otros. Habla de la conocida Operación Rey Midas, a través de la cual se detectaron cargamentos, sucesivos ingresos ilegales de barras y lingotes de oro. Prontamente, van a incorporar en el remate para el Fisco lo que se incautó en esa operación.

En general, estos trabajos no lo hacen solos. Pertenecen a mesas de trabajo permanentes en materia de fiscalización. Son miembros permanentes del Consejo Asesor para la Coordinación de Prevención y Control del Crimen Organizado, que dirige el Ministerio del Interior y Seguridad Pública; y de la Comisión Asesora Intersectorial Sobre Prevención y Combate al Lavado de Activos y al Financiamiento del Terrorismo, en que se trabaja principalmente con el Ministerio Público y la Unidad de Análisis Financiero. Además, participan en la mesa de Violencia Urbana; en la mesa de coordinación Sacfi, principalmente para lo que dice relación con el tráfico ilícito de armas, cigarrillos, robo de cobre u otros, principalmente en el caso de robo de cobre para la exportación.

Trabajan también con el sector público-privado, en cooperación con la Cámara Nacional de Comercio, para el Observatorio del Comercio Ilícito -en materia de propiedad intelectual es importante la integración que tiene con ellos-, y con el Sernac en la Mesa Nacional de Seguridad de Productos, que principalmente tiene que ver con algunos requisitos a la importación de productos que pudieran vulnerar, por una parte, la propiedad intelectual, la fe pública, o, por otra parte, restricciones a la composición, incluso, de algunos artículos.

Da un ejemplo, los productos plásticos u otros no pueden contener o pueden contener un máximo permitido de tolueno, que es lo que les da el olor normalmente a esos productos. Ahí trabajan en determinar cuáles son las restricciones que ese tipo de mercancía tiene al ingreso, que pudieran dañar la fe pública.

Además, trabajan en una coordinación interinstitucional permanente con el Instituto de Salud Pública (ISP), con el Ministerio de Salud (Minsal), con el Instituto Nacional de Propiedad Industrial (Inapi), con el Ministerio de Relaciones Exteriores, con el Ministerio Público, con el Ministerio del Medio Ambiente, con el Comité Nacional de Especies Protegidas o Convención Cites, con la Unidad de Análisis Financiero (UAF), con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública y con el Servicio Nacional de Pesca, principalmente respecto de las exportaciones que pudieran ser objeto de una extracción ilegal en materia pesquera; con la Armada; con la Policía de Investigaciones de Chile; con Carabineros; con el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG); con las Unidades de Control Estratégico, que dirige el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, donde tienen funcionarios destinados en forma permanente y con dedicación exclusiva; con el Senda; con el Servicio de Impuestos Internos y con la Dirección General de Movilización Nacional.

En materia de armas, tienen un protocolo que acaban de ampliar. Se aplicaba en la Región Metropolitana, pero ahora existe a nivel país el peritaje de partes y piezas o armas, para determinar si están prohibidas, permitidas o si tienen alguna restricción, específicamente para el control de la ley de Armas y para contar con capacitación para sus funcionarios. Hace aproximadamente dos meses ampliaron dicho protocolo a nivel país; con la Agencia Nacional de Inteligencia y con el Programa Global de Control de Contenedores de la ONU. En general, están trabajando permanentemente en eso.

Adicionalmente, cuentan con Programas de Cumplimiento Voluntario Normativo o Programas de Operadores Confiables, que es el operador económico autorizado. Eso es importante para ellos, porque se trata de programas internacionales que trabajan sobre estándares internacionales de operadores confiables, que permiten hacer una fiscalización previa y, además, tienen un reconocimiento mutuo con los países, por ejemplo, con la Alianza Pacífico, con China, y, a nivel regional, un acuerdo de reconocimiento mutuo con países de la Región de Las Américas y el Caribe.

Eso quiere decir que ellos reconocen sus programas de fiscalización, *a priori*, de operadores que se certifican, más allá de operación por operación; ponen a disposición sus documentos de contabilidad, sus contratos, su forma de trabajo con sus funcionarios; tienen requisitos adicionales de seguridad y de control en sus plantas o lugares de operación, etcétera. Ese es un programa de fiscalización *a priori* respecto de operadores, principalmente para la exportación.

Cabe considerar, como lo dijo al inicio de la intervención, que el flujo de comercio exterior, si se mira de punta a cabo, tiene bastantes etapas en las que participa

Aduanas, pero no tiene la facultad para regular todas ellas. Ellos no regulan operaciones portuarias, aunque pueden intervenir si necesitan información.

Si consideraran el puerta a puerta de una operación de comercio exterior, existe una preparación previa de la importación, en que fiscalizan la documentación antes de que la operación se produzca, información que es transmitida en forma electrónica y anticipada al servicio, ya sea en la importación o en la exportación, y existe desde que la mercancía se presenta, ya sea porque llega (desde el punto de vista de una importación) en un barco, y es manifestada para un puerto en particular, o porque para la exportación llega a la puerta del puerto para hacer su proceso portuario y empieza la fiscalización en línea. Recuerda que el Servicio Nacional de Aduanas tiene facultades para fiscalizar después de que se producen las operaciones.

Un ejemplo, sobre todos los riesgos de evasión tributaria, o los riesgos tributarios en general se pueden fiscalizar *a posteriori*, porque se puede hacer una fiscalización respecto de la operación tributaria de las empresas y de los contribuyentes. En cambio, en cuanto a los riesgos relacionados con los tráficos ilícitos, la forma de trabajo es su detección (a veces realizan entregas controladas o trabajos con las policías), lo que se traduce en la fiscalización en línea, porque estos se detectan y se detienen en las fronteras, cualquiera sea esta; si pasan de ella, ya ingresaron al país, salvo que estén en un proceso de fiscalización correspondiente.

Cabe destacar que en estos procesos ellos necesitan de la información completa en la trazabilidad. Hoy existen distintos operadores y cada uno tiene su propia regulación. Por ejemplo, un puerto tiene su regulación, el proceso naviero la tiene también, las empresas tienen su regulación tributaria y, en el caso de los exportadores de frutas, estos deben cumplir con sus procesos sanitarios.

Existen operadores logísticos que están bajo la facultad disciplinaria por registro ante Aduanas; hay algunos más directos, como los recintos de depósitos, que pueden coincidir, además, con los puertos. Por ejemplo, respecto del puerto y la información que produce la operación portuaria, para ellos es base la trazabilidad del control, pero estos, como puertos, no están bajo facultad disciplinaria de Aduanas, sino solo respecto del manejo que hacen de mercancía de comercio exterior.

Entonces, si ellos tuvieran que sancionar a un puerto como tal no pueden cancelarlo, pero sí pueden suspender su operación respecto del depósito de las mercancías y fiscalizar la carga en sus dependencias. Aun así, no pueden permitirle que siga haciendo operaciones portuarias, porque eso compete al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o a los puertos que están concesionados, públicos concesionados, a través del MOP o las empresas portuarias, que están ahí bajo jurisdicción.

Asimismo, destaca que ponen requisitos a la operación, pero en el caso de los puertos públicos y privados no regulamos esa infraestructura, porque no es materia de ellos, pero sí la infraestructura para la fiscalización.

En consecuencia, hacen una distinción en cuanto a que se opera a través de múltiples operadores de esta cadena de comercio exterior y ellos tienen tuición, facultad y jurisdicción sobre la mercancía que ingresa o sale del país, dependiendo de la operación que realizan.

Lo que se observa en esto es una operación portuaria; distinto es en los pasos fronterizos y en los aeropuertos.

Además, a nivel país existen 38 puertos que operan internacionalmente de forma permanente. Ellos tienen presencia en los 38 puertos de operación permanente.

Existen diez empresas portuarias del Estado (diez puertos), pero se debe entender que, por ejemplo, en Valparaíso existe una empresa portuaria que tiene tres recintos portuarios con distinta operación y control por parte de Aduanas. Tiene dos terminales portuarios que hacen operación de estiba y desestiba (parte el proceso de comercio exterior) y tiene un recinto que es una zona de respaldo logístico, que para los efectos de Aduanas se entiende como zona primaria, porque es una extensión del puerto. No es un recinto portuario, por lo tanto, no existe almacenamiento de la carga. Entonces, son distintas las operaciones ahí.

Ellos pueden hacer fiscalización, pero no pueden hacer almacenamiento de la carga en la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL). Eso pertenece a la empresa portuaria, pero Valparaíso, como puerto, es mucho más que eso. Se debe entender a los puertos como un sistema portuario.

Existen siete u ocho centros o recintos extraportuarios, que se habilitan por Aduanas. Ahí, la operación completa es con Aduanas y ellos los habilitan con los requisitos que se establecen en el decreto N°1.114, de 1997, respecto del debido resguardo que deben tener en relación con la carga que está en proceso de ingreso o de salida del país. Ahí se encuentran los requisitos que deben cumplir para el debido resguardo y para asegurar que se desarrollen todas las operaciones de fiscalización que determina Aduanas y que se haga la correcta entrega, una vez que se hayan cumplido todos los requisitos de importación o de exportación. Por ejemplo, que se haya cumplido con los aforos cuando así está determinado, y hayan pagado los impuestos y tributos correspondientes.

Por lo tanto, si respecto de una carga está determinada su manifestación, que pase a un recinto extraportuario, quiere decir que a la llegada, por ejemplo, en el Puerto de Valparaíso, solo va a ocupar el puerto como puerto y desde que esa carga es bajada del barco (desde que se entiende la entrega al recinto de depósito), la responsabilidad de esa mercancía es del recinto de depósito extraportuario, porque a él vienen manifestadas las cargas y no al almacén del Terminal Pacífico Sur Valparaíso

(TPS) o al del Terminal Portuario de Valparaíso (TPV), que es el otro terminal que existe. En este caso, la responsabilidad sobre la carga está en ese almacenista y no en el puerto en sí. Aclara esto, para que se entendamos cómo funciona la normativa.

Cada uno de esos 38 puertos tiene su propio administrador. La mayoría de los puertos públicos están licitados y pueden llegar a más de 70 terminales distintos; es decir, hay más de 70 o 72 operadores de puertos distintos o empresas con las que se deben de relacionar.

Un puerto integra un sistema portuario que es mayor. De acuerdo con eso, si quieren hacer interoperabilidad para iniciar la trazabilidad completa de la carga, tienen que integrarlos, porque como puertos no están obligados y tampoco pueden obligarlos a que tengan un sistema conectado con ellos. Lo que hacen para tener un sistema más eficiente de flujo y de trazabilidad en la carga, es invitarlos a interoperar. Señalar que con la mayoría de los puertos públicos tienen interoperabilidad y eso significa que tienen controles electrónicos que, además, inician la trazabilidad. O sea, tienen información anticipada.

Tienen un proceso de exportación con interoperabilidad. Por ejemplo, con Puerto Valparaíso la interoperabilidad la tienen con el Sistema de Información Logístico Portuario (Silogport), que pertenece a la Empresa Portuaria Valparaíso, no así con los otros puertos, en que la tienen con un terminal en particular. Por ejemplo, respecto de San Vicente Terminal Internacional (SVTI), la interoperabilidad es con el operador privado.

Así, cualquier carga que requiera salir exportada tiene que contar, primero, con un aviso anticipado a Aduanas, que se hace enviando la información previa respecto de esa exportación, lo que ellos llaman Documento Único de Salida (DUS) o DUS Primer Mensaje, que es la Declaración Única de Salida en un primer mensaje, que señala que tienen la intención de exportar lo que se indica. Después, se remite la guía de despacho; es decir, cuando ya está con el medio o el móvil que la va a trasladar hasta la zona primaria o hasta el recinto. En ese caso, el ingreso a zona primaria en Valparaíso se produce en la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL) y de allí se le habilita para bajar al puerto.

Pareado eso, el primer cruce que hace el sistema es verificar que sea consistente lo que se quiere exportar con la guía de despacho. En la guía de despacho, además, ellos tienen acceso a otra información, que es la del transporte (el camión), específicamente el contenedor en el que se va, porque la carga ya está encima.

Hecho lo anterior, a través del sistema ellos le informan al operador que puede presentarse en zona primaria. Al llegar al recinto de zona primaria se capturan los datos del vehículo que viene y su guía de despacho, para todo esto, es requisito que la guía de despacho sea electrónica, para la exportación y con eso se avisa al sistema de

Aduanas que llegó al recinto y ha solicitado su ingreso una carga que tiene una declaración de exportación y una guía de despacho autorizadas a su ingreso.

El sistema compara con lo que llegó físicamente, esto es, con el camión que llegó, con la información que trae ese camión al llegar. Se le dice si puede ingresar o no. Ahí se aplica principalmente la selectividad de Aduanas, donde se establece algún tipo de operación respecto de la fiscalización o queda en estado libre, que quiere decir que queda en disposición de pasar al embarque.

Toda mercancía que ingresa al país o que va a salir de este, primeramente, tiene que enviar información previa (*a priori*), como requisito.

Las declaraciones son todas electrónicas. Por lo tanto, en ese proceso, se produce la selectividad por sistema, basada en los perfiles de riesgo que están instalados en dicho sistema y que se van actualizando de acuerdo con los riesgos que están y con el aprendizaje que tienen de aparición de nuevas irregularidades.

Ciento por ciento de esas operaciones pasan por el sistema de selectividad y además por la revisión de las unidades de control; es decir, de los funcionarios expertos que están en el proceso de selectividad, quienes además cuentan con la información manifestada y los documentos del despacho que les permiten ver en una misma operación si tienen algún riesgo detectado por el sistema o la información del manifiesto de la carga y, por lo tanto, comparar y hacer dicha selectividad.

De acuerdo con eso, actualmente, en la operación vía marítima existe un 3,81 por ciento de selectividad. Esa selectividad puede establecer una revisión documental, una revisión por Tecnología No Invasiva (TNI) o escaneo y/o una revisión física. La revisión física es la suma que lleva una revisión documental, también puede llevar un escaneo. Después se hace la revisión física. Actualmente, la operación vía marítima alcanza el 3,1 por ciento.

Eso puede determinar si la carga está disponible para salir. En el caso documental se puede elevar a la revisión física o mandarla al escáner. Respecto del escáner también puede determinarse una revisión física, porque este no determina en sí un ilícito, sino que requiere del aforo físico, que es un acto que está establecido en la normativa, que se realizan solo por fiscalizadores habilitados y que determina el acto completo de si la mercancía corresponde o no a lo declarado y a lo manifestado en los documentos del despacho.

Después de la revisión física, también aplican el procedimiento aduanero correspondiente. Si hay alguna detección, se realiza al procedimiento que corresponda, de acuerdo con el tipo de riesgo que se haya detectado; es decir, de acuerdo con el tipo de ilícito o infracción que se detectara, se aplica lo correspondiente o bien también queda liberada para su embarque, exportación o importación definitiva. Esto es principalmente importación. Es la salida de zona primaria.

Hace una comparación con fuentes oficiales respecto de los enlaces oficiales que tienen en las aduanas del mundo. Esos son los porcentajes de aforo físico (fiscalización física) que operan las Aduanas con las que tienen enlaces y operaciones, los que les han informado. España, respecto de la importación, tiene un uno por ciento de aforo físico. Ellos, principalmente, se basan en aforo documental y de inteligencia. Estados Unidos, 3 por ciento, de acuerdo con información de CBP Customs, (*United States Customs and Border Protection*), que está en la página web de Aduanas de Estados Unidos. Alemania llega al 5 por ciento.

Declara que eso depende de cada uno de los puertos. Hay diferencias en los puertos, pero en promedio, Brasil tiene el 1,59 por ciento en importación y 0,85 por ciento en exportación; Costa Rica, el 2,78 por ciento en importación y 0,36 por ciento en exportación; Bolivia, el 4,2 por ciento en importación y 5,2 por ciento en exportación. Según la información oficial de la Organización Mundial de Aduanas, el promedio internacional de los países adheridos es el 2 por ciento de apertura física.

En cuanto a los porcentajes de escaneo, este está clasificado por años, desde operación del porcentaje de declaraciones de ingreso o importaciones y otros tipos de ingresos escaneados. Ellos están llegando al 6 por ciento este año de las operaciones de selección, proceso escaneado, considerando que tienen escáner portuario principalmente en Arica, Valparaíso y San Antonio.

Respecto de la DUS, hay un 80 por ciento de las declaraciones únicas de salida; o sea, principalmente en la exportación, la selección pasa por escaneo. Es una cifra relevante. En 2018 era el 20 por ciento y en el caso de los porcentajes de Declaraciones de Ingreso (DIN) escaneadas, no llegaba al 1 por ciento. También tiene que ver con la incorporación de equipos y el aumento de los riesgos, sobre todo en la exportación. Ellos consideran que, desde el último semestre del año pasado, respecto de la lucha contra el crimen organizado, han incorporado el mayor riesgo a la exportación. Por lo tanto, el 80 por ciento de la selección son escaneadas.

Ante la pregunta del Diputado Brito sobre, ¿Cuál es el porcentaje del 80 por ciento de la selección?, ella responde que es el 3,81 por ciento de la selección vía marítima en la importación. En el caso de la exportación el porcentaje es cercano al 3 por ciento. De esas operaciones, en el caso de la exportación, el 80 por ciento pasa por escáner, vía marítima principalmente. De la importación, cerca del 7 por ciento de la selección pasa por escaneo, considerando que la operación de escáner es relevante para ellos.

Explica que para entender que esta herramienta se ocupa en conjunto con los otros procesos de fiscalización. No es determinante por sí solo, porque lo que determina el escáner son formas y densidades de las mercancías escaneadas en forma

bidimensional y lo que hace el *software* es entregar número de masa, número de densidad y los colores son *ad hoc* al tipo de material que puede encontrarse, pero es un operador especializado el que determina finalmente. Es como cuando uno se hace una resonancia magnética, es el operador radiológico el que determina lo que hay.

Por ejemplo, si se ve un camión aljibe y lo que muestra el escáner son formas; eso era lo que traía adentro no declarado. Por lo tanto, para todos los efectos, lo no declarado y oculto se determina como contrabando de mercancía oculta no presentada en Aduanas.

Sobre cuáles son las principales cifras respecto de los tráficos ilícitos, la propiedad intelectual donde ellos tienen datos desde el 2020 en adelante. Donde ellos han visto un aumento son en San Antonio y Valparaíso. San Antonio, hasta el 2022; primeramente, era Valparaíso en hallazgo. Entonces, el 88 por ciento de las incautaciones en cuanto a propiedad intelectual corresponden a incautaciones en Aduanas con puerto marítimo.

Respecto de salud pública, están las unidades, que pueden ser desde dispositivos médicos u otros que pudieran dañar la salud pública; o productos como contaminantes o de uso personal que no tuvieran o no cumplieran las condiciones que exige el Instituto de Salud Pública en el país, y que estuvieran tratando de ingresar; alrededor del 98 por ciento de los productos que pudieran dañar la salud pública, de alguna forma, están en los puertos marítimos, siendo principalmente Valparaíso, Talcahuano y San Antonio. Aquí, ingresa Talcahuano como tema portuario relevante.

En cuanto a incautaciones de cigarrillos, contrabando de cigarrillos, (porque también hay operaciones de comercio exterior legal de cigarrillos), el 91 por ciento de las incautaciones corresponde a puertos marítimos, principalmente Iquique y Arica, y eso tiene que ver con su cercanía a zonas fronterizas.

A veces son operaciones que se han detectado en la frontera, pero que iban con una operación de tránsito para ser cargadas en el puerto de Iquique. Por eso, la cercanía principalmente a fronteras es riesgosa para ellos.

En materia de seguridad, que podrían ser armas, dispositivos u otros, partes y piezas, el 81 por ciento corresponde a incautaciones en Aduanas con puertos marítimos. San Antonio, Iquique y Valparaíso, ese es el orden de magnitud.

Claramente, declara que han subido el porcentaje y hay que destacar que también tiene que ver con el cambio en la ley de Armas. Entonces, hoy tienen mayor detección sobre todo en cuanto a las operaciones de partes y piezas, que antes no eran consideradas prohibidas. Hoy sí lo son, de acuerdo con la actualización de la ley de Armas.

En relación con la droga, efectivamente hoy tienen mayor cantidad de droga en pasos terrestres respecto de la carga marítima.

La operación detectada el año pasado, de 690 toneladas, sobrepasa todas las otras incautaciones. Fue la mayor de la época y la hicieron en conjunto con la cooperación internacional que mantienen en forma permanentemente con el Programa de Control de Contenedores de la ONU y con el trabajo conjunto con la Aduana de Bolivia. Fueron 690 toneladas de precursores químicos detectados en 40 contenedores que iban ingresando por tránsito hacia Bolivia.

Muestran este ejemplo, porque es distorsionante respecto de lo que ocurre en general. Así como también encontraron la mayor cantidad de éxtasis hace poco en Valparaíso, con 521.000 dosis. Eso también es una operación que sobrepasa la media de las operaciones que tienen.

Muestra que tienen equipamiento, en general, de Tecnología No Invasiva (TNI). También existe, lo que llaman tecnología mayor, cuando se escanea el camión o un contenedor completos o el camión con toda su carga y acoplado, que es para ese tipo de carga. Igualmente, tienen tecnología menor, que son las máquinas de Rayos X, que se conocen en los aeropuertos, en la revisión de equipaje que están en forma permanente.

Tienen dos portales, el de Valparaíso y el de Arica, el resto es tecnología móvil y, por lo tanto, está disponible para ser manejada. Si bien tiene una aduana de administración, la idea es moverla en distintos puntos. Por ejemplo, si se habla de que tienen un sistema portuario en Valparaíso y en algún momento necesitan desplazar el camión escáner a algún recinto extraportuario, por algún riesgo, ese equipamiento se mueve entre los puntos, de acuerdo con el riesgo, y también en el país, porque la tecnología y los riesgos van variando en los distintos puntos.

Actualmente, han recibido tres tipos de tecnología, las cuales no están operativas. Específicamente, eso no se debe a que hoy no se pueda hacer o pagar la mantención, sino a que ya no cuentan con soporte de marca. De acuerdo con el fabricante, la tecnología tiene una vida útil de 10 años. Y la más antigua que tienen es del 2007.

Reitera, que esa tecnología ya no cuenta con soporte ni con repuestos ni con un *software ad hoc* que lo haga consistente, por lo tanto, ya no se puede reparar. Si bien esas tecnologías están ahí por un tema de disposición final, ya que tienen una condición para ser operadas, de todos modos, irradian; en consecuencia, necesitan autorización del Instituto de Salud Pública (ISP) y de la Comisión Chilena de Energía Nuclear (Cchen), tanto para su operación como para certificar a los operadores, a los interpretadores de imágenes y para moverlas. De hecho, se mueven con escolta entre los distintos puntos del país, en los horarios que se determinan, como carga irradiante y peligrosa.

De manera que, para la disposición final de la tecnología que deben dar de baja, también necesitan la autorización de la Cchen y que les diga cómo tratar principalmente su núcleo, su batería, que es principalmente la que irradia.

También tienen distribución de canes, sus binomios caninos, que están formados en la escuela de canes, ubicada en la ciudad de Los Andes, donde se entrena no solo al can, sino que también se capacita al binomio; es decir, al funcionario o a la funcionaria que trabaja con ese equipo. Eso es muy importante, porque se van complementando en su trabajo.

Hay canes que pueden detectar hasta siete tipos de olores; incluso, hasta nueve, los que mejor se pueden entrenar. Tienen canes entrenados para detectar armas, distintos tipos de drogas, pólvora y contrabando de divisas.

Actualmente están entrenando a una nueva camada de siete canes con su correspondiente guía, los cuales están en un centro de reproducción propio que han instalado para disminuir los costos. Deja claro que, en una camada de ocho o nueve cachorros por hembra, más o menos la mitad puede ser entrenado. Son inversiones que ha hecho el servicio en esta materia.

Asimismo, han hecho entrenamiento de perros para otras instituciones en convenio, por ejemplo, para la Armada y el SAG, que hoy cuenta con su propia escuela. Han entrenado canes para otros países en el marco de los acuerdos de cooperación internacional que han suscrito.

En cuanto a inversión en tecnología en los años que investiga esta comisión, recién a partir de este año están incorporando tecnología. Son fondos que se planificaron y otorgaron en 2022, a partir de transferencias del Ministerio del Interior y Seguridad Pública del plan “Más Seguridad Más Comunidad” y del plan de lucha contra el crimen organizado.

Confirma que los camiones ya llegaron al país, están dentro del plazo para conseguir las autorizaciones correspondientes; sin embargo, todavía están en manos del proveedor. Ellos tienen que entregarlos bajo la modalidad “llave en mano”, es decir, habilitado para su operación.

Partieron con una operación sobre 4.000 millones de pesos, de lo que hoy tienen incorporado. La última adquisición fue en 2017. Esa fue la última adquisición de un equipo de Tecnología No Invasiva (TNI).

Respecto del costo de mantención y el gasto anual, en general, el presupuesto es de 800 millones de pesos. Este año dice que será mayor.

A partir de este año, destinaron 800 millones de pesos, porque la mantención es permanente; mientras mayor es la obsolescencia, más caro les cuesta mantener los equipos.

Un ejemplo, respecto de los equipos que están adquiriendo ahora, pidieron que se estableciera en el contrato una mantención por 10 años incorporada en el valor de

venta, con un costo de 3.200 millones de pesos por cada equipo, para ahorrar el alto costo y que sea parte de la operación y de la inversión inicial de la compra. El costo es muy elevado. El problema es que el operador no da más de 10 años por concepto de mantención ni tenían otra oferta más allá de ese plazo, porque la obsolescencia es a 10 años. Por lo tanto, si se necesitara una mantención, tendrían que pagarla ellos, la cual sería muy cara.

Estos son los costos que hoy tienen, considerando que hay tres tecnologías no operativas, es decir, que ya no están sujetas a mantención, lo que implica un monto superior a 800 millones de pesos.

En relación con las inversiones en equipamiento proyectadas, a partir de este año tienen una Tecnología No Invasiva (TNI) mayor, que va destinada a la Aduana de San Antonio y se compró con recursos propios. Esto viene en el presupuesto regular del servicio, que ya está en proceso de ingreso al país. Se licitó, se adjudicó, se firmó un contrato y está en proceso de entrega. Son licitaciones internacionales largas, con toma de razón de la Contraloría.

Su entrega está proyectada para septiembre de este año. La empresa tiene hasta octubre para entregarla, pero esperan que sea en septiembre, porque casi todos los procesos están cumplidos. Por una parte, solo faltan las autorizaciones que debe dar la Cchen y, por otra, la infraestructura que le están requiriendo al puerto, porque no tenía infraestructura para operar los equipos que requieren una infraestructura especial, porque irradian. Como es tecnología delicada y los puertos están al lado de la costa, requieren un resguardo particular. Ahora le han solicitado un galpón y después de varias conversaciones, el terminal portuario se abrió a hacer la inversión para construirlo. Hoy se está operando al aire libre.

Sobre la pregunta del Diputado Brito ¿Cuánta es la inversión en TNI nueva?, responde la Señora Arriaza que esta tiene un costo 3.200 millones de pesos. Lo que va a hacer el puerto es construir un galpón para operar y resguardar el equipo, pero ellos deben hacer todas las demás inversiones. Esa es la única infraestructura que les pondrá el puerto.

Asimismo, están adjudicados y con firma dos TNI mayores para los pasos de El Loa y de Colchane, la zona norte principalmente, porque estos venían del plan “Más Seguridad Más Comunidad” en el norte, transferidos desde el Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

La tecnología mayor llegaría en 2024, porque se ha abierto un proceso de licitación para las dos TNI de los pasos fronterizos de Chacalluta y de Los Libertadores, que tienen que ver con recursos transferidos para la lucha contra el crimen organizado. Específicamente, son equipos móviles para ser operados en la zona. Con eso ellos pueden atacar, sobre todo en el norte, donde podrían estar hablando de corredores

bioceánicos, es decir, un ingreso terrestre para ser cargado; por ejemplo, todo lo que viene desde Bolivia o de Perú, y que se embarca por puertos chilenos.

Podría determinarse que esa tecnología móvil es mejor para fiscalizar en la frontera o debe ser trasladada al puerto para producir efectos. En Arica ya tienen un portal instalado y operando.

Existe un acuerdo de los gobiernos regionales (GORE), que votaron (les llegaron las actas de votación) para poner a su disposición transferencias de recursos para la adquisición de equipos de Tecnología No Invasiva (TNI). Sin embargo, esos fondos todavía no les han llegado y están a la espera de la suscripción de los convenios. Es una propuesta de los gobernadores regionales, que votan en sus GORE. Eso es lo que se les comunica a través de sus directores o directoras regionales y están a la espera de que les llegue la información específica al respecto.

Deja claro que esto no funciona por sí solo, también están trabajando fuertemente, a partir de este año, en incorporar sistemas de interoperabilidad. Principalmente, están desarrollando el sistema de trazabilidad Hermes. También adquirieron la licencia, a partir de este año, del sistema de selección o análisis inteligente de datos, SAS. Del mismo modo, están tratando de aumentar la interoperabilidad con otros servicios y con los puertos para mejorar los sistemas de inteligencia y los programas en los que están trabajando.

Sobre la dotación que han conseguido y la proyectada para 2023. Están desarrollando los últimos procesos de selección y con eso completarían la dotación que se necesita.

Cabe destacar que, si bien no les han aumentado la dotación y en los últimos años incluso disminuyó (específicamente por disposiciones del servicio) en más de 246 personas, aun así, ella recibió el servicio con 252 vacantes; por lo tanto, están en los procesos para terminar de proveer la dotación a fin de año.

Dentro de lo que han hecho está la creación del Departamento de Inteligencia Aduanera, que está operando desde enero de 2023, y la creación del Departamento de Contraloría Interna, que les permite controlar los riesgos de trabajo. Uno es específicamente para el desarrollo de inteligencia, sobre la base de sistemas de inteligencia analítica, y el otro es principalmente para control de riesgo interno, basado en el sistema de integridad del servicio.

Por supuesto, están trabajando con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la mesa de facilitación del transporte marítimo, en el programa y política nacional de logística colaborativa de puertos y en el trabajo del Ministerio de Obras Públicas (MOP) para incorporar a futuro en las licitaciones, sobre todo de los puertos públicos, infraestructura que les permita realizar una mejor fiscalización y la actualización de normativas.

Sobre una imagen de escáner, lo que determina el operador es que en la carga hay una formación irregular de los zunchos o de las amarras, que llevan más cortes que los que habitualmente se utilizan para amarrar ese tipo de carga a los *pallets*. Por ejemplo, debería haber 11, pero hay muchos más. Esto lo pone como ejemplo de una lámina que ha mostrado.

En dicha imagen se puede ver que la forma cambia. De la mitad hacia arriba es carga no contaminada, pero de la mitad hacia abajo está contaminada. La parte contaminada son planchas de madera aglomerada que contenían pasta base. Parecía mercancía.

Aquí la importancia del apoyo es que el operador determina que puede ser de tipo orgánico, porque el *software* de operación lo muestra en ese color, por la densidad y número molecular de la mercancía. La mayoría es de tipo orgánico, por el color cobre o salmón, tiene formas irregulares, su disposición es irregular y cambia la forma en que generalmente se amarra este tipo de carga. Eso motiva que se haga un aforo físico y que se aplique otro tipo de tecnología.

En la presentación que muestra se puede ver la operación en que el escáner motivó el posterior aforo físico. Se observan las imágenes que ven los funcionarios operadores especiales de escáner. Se observan los tipos de carga irregular.

En otra imagen que muestra se observa cómo se hace el escaneo en el puerto de Arica. Muestra cómo se ven las imágenes en general. Finalmente, ellos abren la carga y se hace el aforo de la mercancía y se busca lo irregular. Es carga que venía de Bruselas a Arica es lo que indica la lámina que muestra, en la imagen, parece madera.

Esa tecnología la tienen solo en Arica, que es un escáner móvil que permite penetrar este tipo de mercancías. También, se ocupa mucho en la frontera para revisar las puertas de los autos. Es un escáner móvil que muestra formaciones irregulares; si fuera algo sólido, tendría una formación regular. Entonces, aquí es el ojo experto el que determina las irregularidades.

En la siguiente imagen que muestra se ve la prueba de campo, que es otro equipo con el que cuentan, al abrir con un taladro se verifica lo que hay es pasta base de cocaína.

Lo relevante que muestra esto es que no es la tecnología por sí sola la que ayuda a determinar la irregularidad, sino que también es el funcionario. Por eso necesitan funcionarios especializados que interpreten las imágenes. También necesitan el apoyo de otro tipo de tecnología, que es la que determina los puntos. Por supuesto que esto apoya el aforo físico y el trabajo permanente que hacen los funcionarios sobre la documentación y otros aspectos.

Sobre algunas preguntas que le han realizado los Diputados a la Señora Alejandra Arriaza contesta lo siguiente: Primero, le parece importante

especificar, que los escáneres no vienen acompañados de personas; aquí hay dos temas.

Ellos han solicitado, porque no estaba considerado para este año ni tampoco en el presupuesto que se presentó como exploratorio, un aumento de la dotación del servicio. El pasado y el presente año tuvieron un incremento de dotación igual a cero. Por lo tanto, para el presupuesto 2024, solicitarán la incorporación de cierta cantidad de operadores.

Comenta que llegarán nuevos equipos, están haciendo los cursos de capacitación desde ahora, porque estos demoran. El curso de la Comisión Chilena de Energía Nuclear (Cchen) les cuesta alrededor de 200.000 pesos por funcionario. Precio que no es barato para un servicio público.

Adicionalmente, eso significa meses de preparación y la prueba no es fácil. Se trata de un funcionario especializado.

Entonces, lo que están haciendo es solicitar gente que va reemplazar a los funcionarios, que ahora van a determinar, para el uso de los camiones escáner y van a estar en los camiones en cuanto lleguen estos.

Ahora, con la Cchen, están haciendo las certificaciones de esos nuevos operadores. Tienen alrededor de cien operadores a nivel nacional, y están incorporando 45 personas nuevas, que en la actualidad están en proceso de certificación. Señala que estos deben pasar, primero, por el proceso de certificación y están en ese proceso en estos momentos.

Respecto del 3,81 por ciento de las operaciones hay algún tipo de examen de selección. Recalca que el ciento por ciento de las operaciones pasan por la fiscalización del sistema y la fiscalización manual de los documentos del despacho, principalmente de la manifestación de la carga por parte de los funcionarios.

Después de ello, consideran el 3,81 por ciento para algún tipo de selección de apertura. En el caso de la importación, el 3,1 por ciento es para la apertura física, pero es una suma de los procesos anteriores.

Cada camión puede hacer alrededor de 60 operaciones de escaneo diarias. Además, por disposiciones de la Cchen referentes a la radiación del equipo, este debe descansar cada cierto tiempo y deben cambiarse los operadores y otros trabajadores. Esto es por día. Por dos días en el caso marítimo portuario, porque los puertos funcionan solo en un turno y un turno de extensión. No funcionan 24/7 por disposiciones de la comunidad portuaria.

Sobre la pregunta de si los puertos podían requerir una forma más eficiente de hacerlo, dice que sí efectivamente, pueden hacerlo. Pero que hay tecnología que no llega a Chile. Que solo tienen tres operadores que les ofrecen equipamiento en las licitaciones internacionales. No llegan más. En otros puertos del mundo tienen escáneres mucho más caros, con tecnología más nueva. Lo principal es que quiere que

se entienda que la infraestructura portuaria no permite otro tipo de operación, porque debe estar separado. De hecho, el escáner de Puerto Valparaíso lo tienen en la Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL), porque en el Terminal Pacífico Sur (TPS) no hay espacio que permita cumplir con las disposiciones respecto de lo que el equipo irradie y lo que necesita para operar. La ZEAL se ubica en lo alto de la ciudad de Valparaíso, en el camino La Pólvora. El escáner está en ese espacio, porque abajo no tienen lugar dónde instalarlo. Entonces, deja claro que depende del puerto.

Efectivamente, hay una infraestructura en la que deben trabajar para los requerimientos de los futuros puertos, porque a los puertos públicos les significa renovar los contratos de concesión y licitación. Este es un trabajo que están haciendo para el futuro.

Explica que, si se quisiera una operación más eficiente, que toda la carga pase por escaneo, que tenga dos o tres escáneres, debe haber un flujo de puerto que lo permita, porque el escaneo se demora no menos de 20 minutos, más el análisis de las imágenes. No es como una maleta que se abre y se analiza al lado; en este caso, además, hay que disponer la forma de operar, porque se necesita analizar las imágenes y eso les lleva tiempo.

Asimismo, debe haber un descanso cada dos horas, a lo menos por media hora, con cambio de operadores.

Recuerda que hay que, por disposición portuaria, los puertos tienen horarios de descanso, en los que detienen sus operaciones, como el puerto de San Vicente, que tiene dos ceses de operación producto de la negociación colectiva con sus portuarios. Lo principal es que se debe recordar que las zonas portuarias son zonas primarias, pero además son zonas de seguridad especial para otro tipo de facultades que regulan otros servicios. En el caso de los puertos, la policía es la marítima. Por lo tanto, los efectivos de Carabineros y la Policía de Investigaciones (PDI), están afuera, salvo que tengan una orden de investigar respecto del puerto; en ese caso, les rige todo el procedimiento.

Además, están trabajando en las unidades de coordinación estratégica y, tienen un programa de control de contenedores. Incorporaron a San Antonio (estaba en Valparaíso) en la Unidad Coordinadora Estratégica (UCE), que dirige el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, con todas las policías y el operativo se trabaja en conjunto.

Son un órgano detector, porque tienen la primera responsabilidad sobre las cargas. Ellos hacen las denuncias al Ministerio Público y este determina qué policía investiga. Por lo tanto, tienen un protocolo del Sistema de Análisis Criminal y Focos Investigativos (Sacfi) en la mayoría de ellos, que es de acción inmediata, sobre todo en drogas y otro tipo de contrabando, de esta forma trabajan con las policías. Si es una operación portuaria normal, la policía que trabaja con ellos es la Policía Marítima. Ese es el trabajo en general que realizan a grandes rasgos.

Contesta una pregunta a la diputada Marzán, sobre el tiempo que ella está en el cargo, en donde acaba de cumplir un año como directora, pero hasta el 2016, estuvo 19 años en Aduanas. Fue directora regional de la Aduana Metropolitana en el aeropuerto por cinco años; fue subdirectora nacional por cinco años, después trabajó dos años en el puerto público.

Uno de sus trabajos son con inteligencia e investigaciones de este tipo, desde hace muchos años y, por tanto, entienden que, entre los desafíos principales y, dada la irrupción del crimen organizado, hay que aumentar la inversión en Tecnología No Invasiva (TNI) y de apoyo a la fiscalización, la cual considera camiones escáner y otras tecnologías, como la tecnología móvil y fibroscopios en la detección de droga, que funcionen en paralelo con los procesos de detección.

Asimismo, están trabajando en el desarrollo de un sistema de interoperabilidad con los otros entes del Ministerio de Hacienda y de la inteligencia del Estado. Han solicitado fondos para inversión y los han recibido. Además, están trabajando principalmente en la capacitación de funcionarios. Esos son los tres desafíos principales en estas materias que están fortaleciendo.

El riesgo y el análisis de riesgo los tienen claros. Ahora deben fortalecer más lo que han incorporado, porque por primera vez, desde el 2017, incorporaron nuevamente Tecnología No Invasiva. De tener cero los años anteriores, en un año tienen sobre 10.000 millones adicionales. Dicha incorporación es parte del cumplimiento de ese desafío que ellos tienen.

Sesión en formato mixto celebrada en lunes 2 de octubre de 2023, concurren, en calidad de invitados, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz Abogabir; en representación del director general de la Policía de Investigaciones de Chile, el jefe nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado, prefecto inspector señor Paulo Contreras Cortés; el jefe de la Brigada Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado de San Antonio, subprefecto señor Mauricio Fuentes, y el jefe del Departamento de Inteligencia de la Jefatura Nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado, subprefecto señor Javier Valenzuela.

El señor **Paulo Contreras** (jefe nacional Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado de la PDI, ellos están llanos a responder las consultas que se les realicen en esta sesión. Sin embargo, si por la complejidad de la información involucrada no son capaces de hacerlas en este momento, pueden hacerlas llegar posteriormente.

Con respecto del Puerto San Antonio y de la situación marítima del país, en cuanto al involucramiento de las capacidades portuarias en el narcotráfico, tienen que

informar que no aprecian que vaya a haber una situación como la que, desafortunadamente, ha salido publicada en algunos medios especializados.

No dicen eso con el ánimo de restar importancia a la problemática, sino de tratar de acotarla para aportar en la construcción de un diagnóstico que favorezca la acertada toma de decisiones en materia legislativa, que es el ámbito que se desarrolla en la Cámara, y, en el caso, para adoptar estrategias operativas para enfrentar el fenómeno. Dice esto porque hace poco tiempo se afirmó en algunas publicaciones (sobre las que ellos tienen que hacer cargo como parte del sistema) de las Naciones Unidas y de la jefa de la Comisión Interamericana para la Fiscalización de Estupefacientes que, entre otras cosas, como país, este se había transformado en una especie de corredor del narcotráfico internacional, y que también había una significativa y desafortunada participación en estos delitos del puerto de San Antonio.

A partir de las investigaciones que han desarrollado y del conocimiento adquirido por medio de estas, tienen que ser responsables en hablar solo de las presunciones y premisas que construyen a partir del indicio que levantan en esas investigaciones. Reconocen que ello es bastante diferente a lo expresado en esa publicación, porque las veces que ha caído droga en puertos extranjeros, transportada por buques que salieron de puertos chilenos, no necesariamente significa (y así lo indica la evidencia) que esa carga fue introducida ilícitamente en contenedores que salieron del puerto de Chile.

Cuando los buques salen del país, desarrollan una ruta y, por lo general, recalán a lo menos en el puerto del Callao, en Perú, y en el puerto de Buenaventura, en Colombia, y, desafortunadamente, hay evidencia que sindicó a este último como uno de los lugares más activos en materia de narcotráfico internacional. Por lo tanto, los buques chilenos que llevan carga a Europa pueden ser objeto, potencialmente, de contaminación en esos lugares, en la modalidad denominada gancho ciego.

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

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

Entonces, cuando el buque entra en esta configuración ficticia (tratan de graficar lo que pasa) y recaló en puertos como los de Rotterdam o de Barcelona, eventualmente viene desde un puerto chileno, lo que significa que proviene de un puerto seguro o que

aún es considerado como tal, lo que favorece que dicho buque no se quede mucho rato en gira y tenga prioridad para proceder al desembarque.

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

Sin perjuicio de aquello, ellos destacan en este ejercicio que, en materia de investigación criminal, como Policía de Investigaciones, desde 2017 a 2023 tienen cuatro casos en los que, efectivamente, organizaciones criminales extranjeras accedieron a territorio chileno; quisieron ingresar cantidades significativas de droga, con la intención de que fuera ingresada a través del sistema de contenedores para ser exportada. Esos casos son los siguientes:

En 2017, la denominada Operación Okesi, en el Puerto de Antofagasta, oportunidad en la cual se neutralizó un cargamento de 183 kilos de clorhidrato de cocaína que pretendía ser exportado; en 2020, el Caso San Diego, que ocurrió en el puerto de Valparaíso, dio cuenta en esta oportunidad en que fueron neutralizadas cerca de 2.2 toneladas de clorhidrato de cocaína; en 2021, Operación Caso Vendimia, mismo puerto, oportunidad en que se neutralizó un cargamento de 61 kilogramos de cocaína. Finalmente, en 2023, se desarrolló una operación a través del Programa Global de Control de Contenedores, que permanentemente los tiene coordinados, entre otros, con el Servicio Nacional de Aduanas y, a través de este, con las aduanas de, en el caso, Bolivia, donde pudieron levantar un perfil de riesgo en una operación que pretendió sacar por el puerto de Arica 2,157 toneladas de cocaína base. Eso sí es particularmente de interés o de ocupación de parte de ellos, porque más allá de ser un nuevo intento de sacar drogas por el puerto de Arica, pone en evidencia dos situaciones, que son complejas, que ellos tienen en consideración.

La primera es que, como consecuencia del tratado de 1904, las cargas provenientes del puerto de Arica gozan de cierto grado de franquicia, para evitar ser objeto de aforos físicos al momento de ingresar a Chile desde Bolivia y salir por el puerto de Arica. Ellos deben tener una cantidad significativa de indicios y convicción de parte del Ministerio Público para instalar toda una coordinación internacional, que se debe hacer vía Cancillería, para notificar a la contraparte boliviana que las cargas van a ser objeto de revisión, porque eso, de alguna forma, compromete la soberanía económica comercial de Bolivia frente a las cláusulas de un tratado.

En segundo lugar, ellos están hablando de una organización que quiso sacar hacia Alemania, vía Bélgica, más de dos toneladas de cocaína base. Eso es bastante poco usual, porque el mercado de consumo adicto en Europa favorece el tráfico de

clorhidrato de cocaína, no de cocaína base. Por lo tanto, esto da cuenta de un cambio de tendencia que se está instalando a nivel de narcotráfico mundial, sobre todo pospandemia, que tiene como contraparte la evidencia que se encontró en España hace poco, cerca de marzo, oportunidad en que la Guardia Civil neutralizó un laboratorio de transformación que tenía capacidad para transformar de cocaína base a clorhidrato de cocaína la sustancia que ellos ingresaban a la península.

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

Ellos pensaron que había sido un caso particular ocurrido en España, pero la incautación que realiza precisamente la Brigada Antinarcóticos y Contra el Crimen Organizado de San Antonio en Arica, con la participación del fiscal del Sistema de Análisis Criminal y Focos Investigativos (Sacfi) de Valparaíso, les permitió levantar información, que todavía es parte del proceso analítico que lleva el Departamento de Inteligencia, para saber, vía cooperación con la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol), a qué tipo de organizaciones se están enfrentando, porque, sin duda alguna, la capacidad de logística que demanda la implementación de laboratorios clandestinos es una situación a considerar.

Ante la pregunta de la diputada Ossandon, en donde se le consulta que tipo de información manejan ellos con respecto a lo que entra, o sea, qué función tienen ellos en esa materia. Cree que es importantísimo saber cuál es el rol de la PDI con respecto a estos temas. El señor Contreras responde a lo señalado por la diputada y dice que efectivamente están coordinados.

Explica que el sistema de seguridad de justicia chileno, como todos los demás, es bastante perfectible, pero funciona muy bien. Cree que es una de las fortalezas que tiene la institucionalidad y la gobernanza del país frente a la criminalidad organizada. Reconoce también que siempre faltará un delta por mejorar, pero las organizaciones, los servicios y la normativa que hasta el momento existen permiten enfrentar con bastante eficiencia lo que se está viviendo. Prueba de ello es que, en ciertos comportamientos criminales, como en algunas estructuras venezolanas que han estado operando en este último tiempo en Chile, es precisamente Chile país que ha dado mejor cuenta de ellos.

Otras fuerzas policiales de Sudamérica han venido a aprender la manera en que se ha desarrollado la metodología. Se refiere al sistema, que incluye no solo a la PDI,

sino también al Ministerio Público, a la Unidad de Análisis Financiero (UAF) y al Servicio Nacional de Aduanas. Eso les ha permitido enfrentar esta dinámica.

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

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

El caso terrestre, efectivamente es el más alto. Hoy tienen cerca de 24.000 kilos de droga incautada, de la cual la que tiene mayor ingreso al país y de mayor circulación sigue siendo cannabis. La cantidad de cannabis es considerable. Según el informe, esta sigue siendo la droga de mayor utilización en el país, mediante el ingreso desde Paraguay vía Bolivia, y, desafortunadamente, con un incremento de su cultivo en el territorio nacional. A la fecha, tienen exactamente 24.109 kilos de droga incautada, con una variable de 2 por ciento respecto del año pasado. A esta fecha, en 2022 tenían 24.647 kilos, pero hoy 24.109 kilos. De aquella, 17.000 kilos son de cannabis, aproximadamente 5.000 kilos de cocaína base y cerca de 1.800 kilos de clorhidrato. Indudablemente, cuando ellos ven esa cantidad de droga que ingresa y que tiene cierta paridad respecto del año pasado, sigue indicando que es la ruta terrestre la de mayor permeabilidad para el país.

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

Sobre lo que ha ido cambiando en pospandemia, al estar cerradas las rutas terrestres, hubo una baja en el ingreso de cocaína y de clorhidrato. Pero hubo un alza en el cultivo y el tráfico de cannabis en el país, como también un incremento considerable del ingreso de drogas de síntesis, que venían principalmente de Holanda y Bélgica.

La última investigación realizada, denominada Ala Norte, que es una operación realizada en conjunto vía Europol con la policía holandesa, indica que tuvieron la

incautación de más de 500.000 unidades de MDMA, o conocido comúnmente como éxtasis. Eso era un cambio cerca del 300 por ciento respecto de la incautación del año anterior. Al preguntarse ¿Por qué se da aquello? También es materia de investigación, porque siguen creyendo que no se trata de que el país se esté transformando en un consumidor de drogas de síntesis, porque el consumo de aquellas sustancias es un ecosistema bastante restringido, sino que existe la posibilidad real de que organizaciones europeas estén permeabilizando su tráfico, tratando de llegar a centros de consumo de mayor potencia, como en los casos de Argentina y de Brasil, principalmente, por medio de rutas chilenas.

A la pregunta que ellos se hacen: ¿Cómo comprueban o, a lo menos, se acercan a poder comprobar esa hipótesis?, y es porque la droga venía oculta en vehículos y maquinarias que tenían como destino final a Bolivia, a través del método de la reexpedición de cargas. La situación boliviana, de alguna manera, presenta una situación de permeabilidad en ambos sentidos. En la droga que pretenden sacar organizaciones criminales por puertos del norte preferentemente, como en el ingreso de drogas y de armas, que han encontrado con destino final o próximo a Bolivia y de ahí organizaciones de mayor poder como las organizaciones propias del tipo brasileño o paraguayas que se encuentran en el sector de la triple frontera.

Ante la operación Ala Norte, explica que se trata de una operación que se ha desarrollado con cuatro procedimientos diferentes y que ha permitido la incautación total de 518.000 comprimidos de éxtasis con un peso de 322 kilos. En cuatro procedimientos diferentes coordinados, tanto por la policía holandesa como por el Servicio Nacional de Aduanas de Chile. El *modus operandi* de ocultamiento de estas sustancias era al interior de vehículos que salían de Europa vendidos en Bolivia. El vehículo pasa por el sistema de reexpedición, lo mismo que las maquinarias que llevaban, la droga que se encontró fue tanto en vehículos como dichas maquinarias. Desafortunadamente, es un *modus operandi* bastante usual, al cual ellos se encuentra afectos de ser objeto por parte de estas organizaciones altiplánicas.

Sobre las organizaciones criminales que siguen teniendo como objetivo principal el narcotráfico, por lo menos en el país. Estas han tenido una evolución de las mismas, ya que han empezado a participar activamente en la trata de personas con fines de explotación sexual, como en algunos ingresos de armas que ellos han sorprendido con destino final a Bolivia, armas que entran por partes. Principalmente, hablan de armas semiautomáticas o pistolas del tipo Glock, que son bastante fáciles de desarmar. Entonces, al momento de elevar sus permisos de importación y activar toda la cadena de comercio internacional, esas especies son declaradas como artefactos de segunda línea, como componentes o accesorios, y no principalmente como armas.

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

En el caso de la operación de incautación de armas que hubo en Antofagasta durante este año, esas cargas iban con destino a Bolivia y fue consecuencia de un perfilamiento tanto en el puerto de origen por parte de autoridades norteamericanas, que detectaron desde Miami, como de Iquique y de Antofagasta, por medio del Sistema Nacional de Aduanas. De alguna manera, ahí es donde ellos ven en que estas conductas siguen teniendo cierto nivel de participación en el entramado criminal, sea a través del narcotráfico, de la trata de personas y del contrabando de especies electrónicas, de cigarrillos y de armas. Quizá, eso es algo que hoy les sorprende con mejores posibilidades de éxito que las que tenían anteriormente, por la nueva ley de control de armas y su reglamento que se está operacionalizando, como también la ley contra el crimen organizado y aquella que modificó la ley N° 20.000. En conjunto, son una batería de instrumentos jurídicos que, a la policía, en particular, permite aspirar a desarrollar con mayor capacidad de éxito este tipo de operaciones de unas organizaciones constantemente cambiando y mutando.

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

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

En relación con la actividad portuaria, como dijo al inicio de mi intervención, están bastante coordinados con el Servicio Nacional de Aduanas, tienen una muy buena relación profesional. Son parte del Sistema de Inteligencia Nacional, por medio de su jefatura Nacional de Inteligencia Policial, que les permite dar cuenta de una obligación legal. Tienen establecido por ley prevenir actos atentatorios contra la estabilidad de los organismos fundamentales del Estado. Eso, de alguna manera, a ellos los sitúa frente al crimen organizado como una amenaza a considerar.

Es por ello por lo que, en la jefatura contra el crimen organizado, jefatura que el lidera hoy en día, se preocupan de las actividades criminales y de la persecución de estas en el ámbito de las facultades propias del Ministerio Público. Asimismo, por medio

de esta jefatura nacional de Inteligencia Policial, los dos dependen de la misma subdirección, apuran procedimientos investigativos y analíticos que les permitan, por la ley de Inteligencia, poder recabar información y complementarla, llegado el momento, con las investigaciones que están desarrollando en el área de crimen organizado.

Sobre el caso del punto abordado respecto de los vehículos, lo que trata de explicar era el *modus operandi* que estuvo presente en la investigación Operación Ala Norte y que, por medio del perfilamiento que hubo de este *modus operandi* desde Holanda, coordinado por la Europol con Chile y en coordinación con Aduanas, fue posible detectar que la forma de ingresar esa droga, que son pastillas de síntesis, a Bolivia, con destino presunto final Brasil, era ocultándola al interior de vehículos que Bolivia compra con bastante periodicidad, porque constituye la forma de ingresar los vehículos a un territorio que es mediterráneo.

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

Esa fue la situación de los vehículos, pero qué hacen ellos ante ello. Tienen un perfilamiento de riesgo que están desarrollando con el Servicio Nacional de Aduanas, por intermedio de ellos con la Oficina Regional de Enlace de Inteligencia (RILO), que es la organización internacional del Sistema de Intercambio de Información de los Registros Aduaneros, que lo maneja la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Constantemente están viendo la forma de poder anticipar qué grupo criminal podría estar tratando de implementar alguna fachada vía ingreso de vehículos u otras cargas contenerizadas que pudieran llegar a Bolivia. Es el caso número uno de los vehículos.

En cuanto a las condenas, esa información la podrían desarrollar con mayor detención, deben hacer una coordinación con el Poder Judicial para obtener las condenas. Sin embargo, sí pueden dar cuenta de los detenidos que tienen a la fecha. Hasta el momento, llevan cerca de 38 organizaciones criminales neutralizadas y cerca de 177 bandas criminales, que tiene una cantidad de detenidos, a la fecha de hoy, de 4.560 personas y el año pasado, de 4.191. Estos 4.000 casos están relacionados con operaciones de infracción a la ley N° 20.000. También tienen cerca de 55 personas detenidas por participación en el delito de tráfico ilícito de inmigrante y explotación sexual. Ese tema es bastante interesante, porque llevan cerca de 46 detenidos por operaciones de lavado de activos.

Al respecto, entrega una cifra que le parece que sería de interés para que se pudiera analizar y pedir nueva información que sea de utilidad para su toma de decisiones. El año pasado, la institución, vía investigaciones con el Ministerio Público, logró un patrimonio incautado a la fecha de 5.661 millones de pesos por lavado de activos. Hoy llevan una incautación de 7.227 millones de pesos por lavado de activos. De alguna manera, eso refleja el interés que tiene la institución, por medio de la estrategia que está definida por el director general, de avanzar decididamente en la neutralización del poder económico que está subyacente en las organizaciones criminales.

Ellos pueden detener y aumentar la incautación de drogas y de detenidos. Si como Policía de Investigaciones son capaces de reunir la información suficiente para golpear el aparato financiero de estas estructuras, estas se rearmen y vuelven a inventar y a operar. Entonces, ellos deben trabajar simultáneamente en estos dos frentes. A que se refiere con los dos frentes, porque el frente de la neutralización de la organización en el traslado de sustancias ilícitas, como en la detención de sus implicados es más dinámico y rápido que el investigativo del lavado activos, porque requiere una investigación de largo aliento.

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

El segundo expositor en esta sesión es el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor **Juan Carlos Muñoz Abogabir**. Obviamente, Transportes es todo: la micro, el Metro, el tren y, en este caso, el tráfico marítimo y la seguridad portuaria.

El ministro comienza explicando un poco cómo se organiza el sistema logístico-portuario nacional.

El sistema logístico-portuario del país desempeña un rol fundamental para el desarrollo del comercio exterior y el abastecimiento de la población. Según los datos más recientes, el comercio exterior por vía marítima representa 130 millones de toneladas, que constituyen el 91 por ciento del comercio exterior total. Es decir, por acá circula la mayor parte de las exportaciones e importaciones.

La transferencia en los puertos ha seguido una tendencia de amplio crecimiento durante las últimas tres décadas, que es el período que se está investigando, consistente con la vocación de economía abierta al mundo que han seguido como política de Estado. Desde el punto de vista regulatorio, el sistema se caracteriza por una asimetría en la legislación aplicable. Es decir, tienen distintos tipos de puertos acá. De los 72 puertos actualmente operativos en el país, 13 están administrados por las 10 empresas portuarias estatales con condiciones que aseguran la prestación de servicios de uso público permanente y no discriminatorio, ya sea a través de concesiones o bajo un esquema multioperador. El resto corresponde a puertos privados que,

voluntariamente y en función de sus intereses, se declaran de uso público o bien que atienden solo sus propias cargas. Y esto es común, por ejemplo, en minería, acuicultura y también en energía.

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

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

El ministro presenta brevemente problemas de seguridad que se han detectado a nivel general en puertos. Tal como ha identificado el Servicio Nacional de Aduanas, son distintos los problemas de seguridad que han sido detectados en el sistema logístico-portuario y que son comunes a otros puertos del mundo. Entre los principales hechos, destaca seis: Primero, las operaciones de contrabando de mercancía, en el sentido de la presentación previa de Policía de Investigaciones. Considera que fue especialmente atinente. Segundo, el intento de ingresar o exportar desde Chile mercancías ilícitas que ponen en riesgo tanto la seguridad como la salud pública de los ciudadanos, así como las de la ciudadanía y los socios comerciales. Tercero, un problema que tiene que ver con el mantenimiento de la seguridad de la información asociada a las cargas de movimiento a lo largo de la cadena logística, que debe ser resguardada en todo momento por parte de los actores públicos y privados vinculados a las operaciones de comercio exterior. Cuarto, la existencia de robos en instalaciones logísticas que han afectado a distintas instalaciones, principalmente extraportuarias, en los últimos años. Quinto, episodios de robo y asalto a transportistas, tanto en las zonas de espera con condiciones de seguridad no adecuadas, como también a lo largo de la ruta. Por último, intentos de falsear la documentación asociada a las mercancías, tanto en su descripción como en su valoración o la pertinencia de uso de diversas facilidades tributarias.

Sobre la normativa aplicable a la seguridad de los puertos como en otros ámbitos de la economía, en la actividad logística-portuaria coexisten las competencias de distintos organismos públicos, que consideran necesario coordinar de manera adecuada y eficiente.

En el ámbito de la seguridad, son distintos los organismos a cargo de esta en la cadena logística-portuaria, tanto dentro de las áreas portuarias como fuera de ellas, que se lleva a cabo de forma coordinada mediante procedimientos e instancias específicas acorde con la realidad de cada cadena logística.

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

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

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

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

Asimismo, el Servicio Nacional de Aduanas es un organismo que dispone de las competencias legales para definir y efectuar los controles a la carga, sean documentales o físicos. Estas funciones son parte de las obligaciones propias del servicio y del Estado, como garante de la seguridad pública.

Algunos alcances respecto del recinto portuario y de zona primaria. Las diferencias entre estos conceptos son relevantes, toda, ya que, los terminales situados al interior de los puertos que realicen operación, a su vez, son zona primaria. Sin embargo, los almacenes extraportuarios, que están fuera de los recintos portuarios, se llaman zonas primarias, sin que se extienda a áreas fuera de su titularidad. Tal es el

caso de los distintos almacenes situados en Malvilla y en el entorno del puerto de San Antonio, pero que están en el recinto portuario de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA).

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

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

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

En segundo lugar, se encuentra la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo. Esta comisión, siguiendo la normativa internacional, articula a los distintos actores políticos, públicos y privados, vinculados con la operación portuaria, de manera de mejorar las labores de transferencia de carga.

Entre otras funciones, fija los estándares de información que deben cumplirse para cada operación de comercio exterior por vía marítima.

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

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

Además, esta nueva temporada 2023-2024, que se inaugura el 2 de octubre, se añaden el Puerto Terrestre Los Andes y el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez; es decir, han incorporado, además de los diez puertos, estos otros dos terminales logísticos de gran relevancia nacional.

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

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

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

Respecto de la trazabilidad de la información, han implementado algo muy relevante, que es la Ventanilla Única Marítima, también denominada Vumar, iniciativa clave para la mejora de las operaciones de naves en los puertos. Esta plataforma permite coordinar de forma más eficiente los distintos trámites documentales en estas

operaciones, apoyando de manera fundamental la planificación naviera y la atención eficiente de las naves y sus cargas.

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

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

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

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

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

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

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

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

No obstante, todos ellos se fundamentan en un módulo base, que permite la plena interoperabilidad entre los diversos sistemas locales y está siendo actualizado

actualmente por el ministerio para comenzar a aplicarlo a partir de diciembre de este año. Por otra parte, el ministerio ha estado trabajando fuertemente en la actualización de la Política Nacional Logístico-Portuaria. Al respecto, están trabajando en coordinación con el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, y se estructura en torno a cuatro grandes ejes estratégicos; tiene alcance sobre el conjunto del sistema logístico-portuario, con el objeto de facilitar la organización y planificación del sector, de manera de impulsar la competitividad, la eficiencia y abordar, de manera oportuna, los desafíos que se están enfrentando.

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

Posteriormente, esto va a hacer sometido a un proceso de consulta pública, de manera de incorporar las mejoras que sean meritorias para que se constituya como una política de Estado.

La seguridad de las operaciones portuarias está claramente presente en dicho trabajo, en la renovación de la política, a partir de distintas acciones que buscan reforzar este aspecto, tanto en el ámbito institucional como normativo y operacional. Es así que el trabajo que han venido realizando recoge distintas propuestas previas que buscan: Primero, fortalecer la estrategia nacional de desarrollo logístico-portuario. Segundo, planificar las cadenas logístico-portuarias, considerando de esta manera una mirada integral e incorporando el principio de reserva de áreas para el desarrollo de futura infraestructura, dando certeza respecto de dónde y cuándo se va a necesitar la inversión privada en este sector.

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

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

Y, finalmente, promover la transformación digital del sector como parte fundamental de la estrategia de desarrollo. En toda esta iniciativa, la seguridad de las operaciones resulta parte fundamental de la estrategia que ellos pretenden abordar de manera de fijar condiciones que eviten la existencia de eventos ilícitos en el sistema logístico portuario.

Ante algunas consultas el ministro contesta que tienen una labor asociada fuertemente a la coordinación de actores y que ese es su principal rol.

También están trabajando en distintos ámbitos para permitir que esa coordinación entre distintos actores que están involucrados ocurra y fluya adecuadamente entre ellos. Por ejemplo, en el tema de la ALOG y del Plan de Logística Colaborativa, están avanzando en distintos ámbitos, no solamente en la coordinación, sino que también en la trazabilidad de información, generando exigencias, por ejemplo, a través de la

Ventanilla Única Marítima, de Sitcomex o de los Port Community System (PCS), para que haya mejor información cruzada que la disponible, a fin de que los organismos, con competencia directa en la seguridad, puedan realizar de mejor forma su labor.

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

Están también adaptando distintas normativas regulatorias con foco en la seguridad, y eso sí se vincula el trabajo en la Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario que, justamente, lo que busca es el cuestionamiento, tal vez, sobre la forma en que han generado autoridades portuarias en algún momento y si es oportuno o no hacer algunos ajustes. La Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario es algo de lo que ellos carecen y que considera que sería muy adecuado promover.

Dentro de este trabajo, han ido avanzando. Tienen cuatro pilares, y en tres de ellos considera que están bastante avanzados. En uno de ellos, que es el ámbito laboral, tienen una pequeña demora, pero esperan avanzar pronto, para obtener un buen trabajo.

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

En el caso de la macrozona norte, eso ya está terminado y están trabajando en la macrozona centro-sur, para tener un panorama y un programa futuro de inversiones importante. Evidentemente en los puertos se observa movimientos de carga que podrían tener mayor número de ilícitos involucrados, también son los puertos con mayores volúmenes. Principalmente, el ministro habla de los puertos de San Antonio, de Valparaíso y de Iquique.

Sesión presencial en Puerto de San Antonio, celebrada en viernes 13 de octubre de 2023, asisten como invitados, la directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas de Chile, señora Alejandra Arriaza Loeb; el gerente general de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), señor Fernando Gajardo; el gerente de terminal DP World San Antonio, señor Leopoldo Ibarra Silva; el *security officer*, San Antonio Terminal Internacional (STI), señor Cristián Lucero Villarroel, y el subdirector de Fiscalización del Servicio Nacional de Aduanas de Chile, señor José Luis Castro.

El señor **Fernando Gajardo** (gerente general de Empresa Portuaria San Antonio), comienza su exposición saludando a los diputados presentes y presentando al nuevo presidente de la Empresa Portuaria San Antonio, señor Eduardo Abedrapo.

Básicamente, el contexto general es dónde la empresa portuaria tiene incidencia, a través de sus concesiones. La Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) es una empresa del Estado que se relaciona directamente a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La Empresa Portuaria puede hacer sus operaciones en forma directa o a través de sus concesionarios y, en este caso, el Puerto San Antonio tiene concesionados sus cuatro principales terminales: dos terminales de carga, que son de contenedores y carga fraccionada; un terminal de graneles sólidos y otro terminal de graneles líquidos.

Principalmente, la Empresa Portuaria moviliza el 52 por ciento de la carga de la zona central. Son el principal puerto de la macrozona central, donde se moviliza el 60 por ciento del PIB nacional. O sea, pasa, prácticamente, todo lo que es carga, insumos de consumo humano y materiales del quehacer diario. El recinto portuario es un foco importante.

Muestra una lámina, en amarillo en donde grafican la zona de respaldo y la zona de crecimiento del puerto. Recientemente, explica que han visto en la prensa que el Puerto San Antonio va a crecer. Sin embargo, actualmente las actividades portuarias se realizan en esta zona, que cubre alrededor de 80 hectáreas, aproximadamente, y 70 hectáreas componen la zona de los terminales. Su principal actividad se desarrolla en los terminales (son los principales frentes de atraque) y la zona norte que es la de los graneles. Muestra la siguiente lámina que es más explicativa y corresponde a los dos principales terminales donde se hará el recorrido. Ellos hoy en día atienden los terminales STI y DP World San Antonio, donde transita principalmente el ciento por ciento de los contenedores locales. En la región, están moviendo aproximadamente 2,5 millones de contenedores, de los cuales 1 millón 800 mil son movidos por la Empresa Portuaria San Antonio. Por lo tanto, el foco que se tiene en ese tránsito de contenedores es bastante importante.

Una de las preguntas más habituales que les realizan es: ¿Cómo la responsabilidad de almacenistas se entrega a los concesionarios?, explica que sus contratos de concesión son bien robustos desde el punto de vista de esa materia. Por la responsabilidad directa que tienen ellos como almacenistas, se les solicita, por resolución exenta N° 3.058 de Aduanas, todo lo que se especifica sobre estos y ellos disponen de sistemas robustos en temas de información. Al respecto, muchas veces les solicitan información la PDI y la Armada sobre camiones que transitan por el puerto, de carga identificada en contenedores; tienen todo un sistema de seguridad perimetral, que se ha incorporado con bastante robustez después del año 2000. Existe un código especial de carga, denominado ISPS, que se conoce internacionalmente como Código de Seguridad Perimetral en los terminales. Está todo lo que es la infraestructura aduanera. Considera que es importante tomar atención sobre esas áreas.

Actualmente, el Servicio Nacional de Aduanas y los servicios públicos, como el SAG, la PDI y la Policía Marítima (Polimar), pueden solicitar, a través de la empresa portuaria, espacios físicos, áreas donde poder ejercer sus funciones, y ahí los contratos regulan perfectamente la forma como los concesionarios tienen que entregar esa facilidad.

Ahora bien, explica que, en el caso particular de infraestructuras nuevas, que aparecen en forma posterior a los contratos, no está regulado.

Por otra parte, se refiere a la nueva zona donde va a estar el camión escáner, que hay que proteger, con los concesionarios y Aduanas ellos han abierto una mesa, principalmente, para ver de qué manera ellos pueden incorporar infraestructura (no estaba exigida en los contrato), que ayuda y ayudará a ejercer de mejor manera estas atribuciones de fiscalización. Al respecto, ya tienen una mesa y un cronograma definido para establecer la zona de protección donde va a estar el próximo camión escáner.

Todo lo que se relaciona con el control vehicular de carga y seguridad de personas lo ejercen ellos directamente a través de sus sistemas.

Muestra una siguiente imagen. Sobre lo importante, desde el punto de vista del ejercicio de los roles y ámbitos donde ellos se encuentran. Pero él sí se quiere referir a donde la empresa portuaria preside el Comité de Organismos Públicos.

Explica que el Comité de Organismos Públicos (COP) desarrolla su labor en función de una resolución exenta del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que les da la atribución de coordinarse con la PDI, Aduanas, el SAG, el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Carabineros de Chile y otras instituciones. Incluso, también han incorporado a la municipalidad como parte integrante, básicamente, por lo que son las zonas perimetrales y todo el ejercicio de atribuciones que ella tiene, por ejemplo, en cuanto a los permisos de tránsito para cargas peligrosas. Desde ese punto de vista, ellos consideran que la coordinación es muy importante. Cuando partieron las concesiones y los contratos de concesiones existía desconocimiento en varias materias, pero eso se ha ido afiatando a través de la coordinación de esos estamentos.

Como señala, respecto de nuevas necesidades que tienen las instituciones públicas, las han regularizado y entablado en esa mesa de trabajo.

Confiesa que han aparecido bastantes hechos nuevos que, incluso, se han incorporado en nuevas resoluciones. Recuerda a modo de ejemplo (pero que ese caso no sucedió en ese lugar) que hubo una plaga que se extendió por todo el país, pero en el Puerto San Antonio se determinaron las condiciones bajo las cuales era necesario controlarla, y que en ese lugar se produjeron esos principales eventos.

En el caso de la pandemia, San Antonio fue el principal puerto de Chile donde se crearon las primeras resoluciones sobre la forma de cómo se debía trabajar ante esta eventualidad, cuando nadie sabía cómo transportar un contenedor o si este venía

contaminado o no. Eso se trabajó justamente a través de la mesa anteriormente señalada.

Sobre el tema de coordinación ellos tienen una delegada del gobierno y con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública en las zonas que no son directamente de responsabilidad del puerto, pero que tienen incidencia, que son las zonas logísticas. Allí ellos han trabajado en el plan de vuelos con drones en la detección de actos ilícitos que se empiezan a cometer fuera de los recintos portuarios. En ese sentido, ha habido bastante actividad sobre esa área, que no es regulada por la Empresa Portuaria. Asimismo, la empresa está trabajando puntualmente en proyectos de inversión para colaborar con las demás instituciones. Están colocando sistemas de OSR en el puerto. Los van a instalar desde Alto San Antonio, en la zona específica, donde están trabajando para poder llevar los camiones. Desde esa zona hacia abajo va a estar todo controlado por sistemas OSR. Esto quedará también a disposición de los demás organismos que presentes. Deja claro que ellos como autoridad portuaria ejercen su rol a través de contratos de concesión. También los Gerentes Generales deben bajar todas estas responsabilidades establecidas en los distintos decretos y las distintas resoluciones.

Después de una breve introducción de la señora **Alejandra Arriaza** (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas de Chile), en donde recuerda una parte de la presentación que hizo en la sesión anterior de la comisión especial investigadora sobre las operaciones que se desarrollan en la zona, principalmente la operación física, haciendo hincapié en que las operaciones aduaneras se manifiestan y declaran electrónicamente. Por lo tanto, a partir de la revisión y fiscalización, tanto documental como por análisis de riesgo, el servicio desarrolla y determina su operación física. De esta manera empieza su exposición el señor **Leopoldo Ibarra Silva** (gerente corporativo de Terminal DP World Chile).

Su presentación comenta que será breve, genérica, orientada a esta sesión. Agradece, de antemano, la posibilidad que les han dado de dar a conocer su quehacer y la rutina dinámica operativa que tienen en el ámbito de la seguridad, específicamente.

Para contextualizar, explica que DP World es una compañía internacional de Dubái, con cerca de 60 puertos extraportuarios, por ende tienen un despliegue importante en Sudamérica y Europa.

¿Por qué hace esa introducción? Porque más adelante explicará un poco cuál es el factor fuerza que, como organización, les entrega el poder de tener esta conectividad a nivel costero en el ámbito del movimiento de mercancía.

Primero, existe una política global de seguridad que les orienta y exige, también al puerto de San Antonio, en este caso DP World San Antonio, cumplir con todos los requisitos legales, como se mencionaba en la exposición anterior de EPSA.

Respecto del cumplimiento del código internacional, están certificados a nivel internacional con el código ISPS. Cumpliendo con toda la normativa que establece la autoridad marítima, lo que les exige Aduanas. Además, están siendo fiscalizados permanentemente, tanto por Aduanas como por la autoridad marítima en lo formal, una vez al año, mediante una auditoría para mantener dicha certificación y, a su vez, con inspecciones sin previo aviso de las actividades que se desarrollan en el puerto, en beneficio de mantener la seguridad.

Hay una evaluación permanente y dinámica de riesgos en la cual ellos están muy coordinados con las autoridades, para tener controlados, en cierta medida, los escenarios que se van presentando y mutando. Son super dinámicos los ilícitos que ocurren en el interior, pero están bastante controlados gracias a los esfuerzos que ellos realizan.

Lo anterior les obliga a tener planes, que son fiscalizados y, a su vez, DP World, bajo la mirada de tener una seguridad que esté a la altura, que se les exige tanto a nivel internacional como de parte de sus clientes, tienen ciertos proyectos que siempre están en desarrollo y una capacidad de innovación en este ámbito que favorece mantener en un ambiente seguro el área de concesión.

Además, todo el personal, porque la seguridad no es un problema solo del equipo Security, está convencido de que la seguridad es parte de todo el equipo que conforma DP World y, por tanto, hay una intensa transmisión de información y de capacitaciones que se le exigen al personal para que aprenda y entienda la problemática y la necesidad de tener una seguridad activa.

En ese contexto, tienen seis herramientas importantes que les permite mantener a DP World San Antonio bajo una condición segura. Cuentan con una organización que está estructurada, que está avalada por su gerente general y que está en permanente revisión para tener personal especializado, como un jefe de seguridad, un equipo de proveedores, tecnología que se está desarrollando de manera permanente, etcétera. Recientemente, desde hace dos meses, tienen uno de los accesos más avanzados a nivel país, que es con reconocimiento facial, lo que les permite tener una trazabilidad permanente de quién ingresa y quién sale del terminal, a fin de mitigar situaciones que se pudieran producir en el ámbito de la seguridad. También, tienen varios medios tecnológicos y capacidad de respuesta, al contar con vehículos. Asimismo, disponen de drones con capacidad térmica operando en el terminal, cuando se requiere verificar situaciones operativas o de seguridad, y comunicaciones multibanda, que les permiten asegurar los enlaces.

Pone en contexto que en los últimos ilícitos que han ocurrido en la zona las bandas criminales han cortado las comunicaciones, el wifi y las líneas de celulares. Obviamente, ellos tienen que mitigar ese tipo de acciones para permitir que el sistema de seguridad se mantenga en pie.

Por último, menciona que hay una innovación importante. Gracias a la experiencia que tienen en el terminal y a esta conexión con los puertos del Callao, de Ecuador, de Argentina, de Brasil, de Caucedo, etcétera, van transmitiendo las experiencias que van ocurriendo. La dinámica que se va presentando en San Antonio es distinta a la que hay en Caucedo, en República Dominicana; así, ellos se van trasladando, van haciendo lazos comunicantes, en la línea de adelantarse al ilícito que se les podría a presentar.

El concepto operativo, en lo nacional al ser ellos una empresa transnacional tienen distintos formatos uno nacional y otro internacional, y en lo local, cumplen todas las tareas anteriormente señaladas.

Además, reconoce que hay algo que es superimportante e interesante saber, que es que, en el puerto, a diferencia de otras estructuras comerciales, hay un trabajo interagencial permanente, en el sentido de que no es con acceso de DP World, pero está fiscalizado por Aduanas; viene la autoridad marítima cuando es necesario y aquí se atreve a mencionar a su vecino, que es STI. Cuando tienen alguna situación se comunican y trabajan como buenos vecinos e intercambian información cuando es necesario.

Si bien la PDI es un ente que no está presente de manera permanente en el terminal, les da una mano y siempre les apoya cuando requieren orientación o asesoría en cuanto a los temas de seguridad o respecto de situaciones delictivas que se les presentan. Por ejemplo, cuando ellos llaman de la fiscalía para hacer un procedimiento, entra la PDI, o Carabineros en este caso. Tienen cercanía con ellos, hacen un trabajo interagencial y, obviamente, EPSA se integra a estas actividades.

Muestra una imagen en la cual se grafica el quehacer que realizan a diario. Está la Policía Marítima verificando con perros antidrogas; Aduanas fiscalizando tripulantes, pasajeros, personal, etcétera. También está el escáner. Así, gracias al esfuerzo que está haciendo Aduanas, van a poder tener una mayor frecuencia de inspecciones. En este sentido, hace un paréntesis, en una inspección física, también apoyan con los parámetros para facilitar los análisis de riesgo que hacen ellos con acceso a su sistema. Eso les permite identificar dónde concentrar los esfuerzos para focalizar el del camión escáner.

Hace poco, por sus condiciones, tuvieron oportunidad de generar un ejercicio de toma de rehenes con el equipo de intervención rápida de la Armada en el terminal, que se hizo presente.

Además, uno de los grandes problemas que tienen en los terminales es la suplantación de identidad, un sistema sistémico, más allá de ilícitos propiamente tal que se generan de manera dura. Y con la empresa portuaria están haciendo un trabajo importante de cambio.

En lo regional y global, gracias a la relación que mantienen, particularmente se acoto al borde Pacífico, cuando se presentan ilícitos se comunican con los terminales de Posorja, para saber si vino nave desde Ecuador, o del Callao, o si ellos tienen problemas, etcétera. Intercambian información que inclusive aportan a las policías cuando tienen que realizar sus investigaciones.

Está demostrado que permanentemente tienen reuniones de coordinación y de seguridad, con el objeto de intercambiar estas experiencias que mencionó, las cuales son múltiples.

El señor **Cristián Lucero Villarroel** (*security officer* San Antonio Terminal Internacional), siendo también el responsable del área de protección, seguridad e inteligencia. Comienza su exposición reconociendo que con respecto a la exposición del señor Leopoldo Ibarra es coincidente o vinculante con lo que realizan ellos, tomando en cuenta las características del terminal.

También, cuentan con una estructura orgánica funcional que permite dar soporte a lo que anteriormente se señaló, que tiene que ver con la certificación del código ISPS, código PBIP, que va de la mano con un plan de protección. Ahí se fijan ciertos estándares de seguridad y de protección, que el terminal se ve sometido a cumplir de manera óptima y eficiente.

Para dar soporte a esto en el plano interno, han establecido cuatro campos de actividad que se refieren, fundamentalmente, a la capacidad que hoy deben de cumplir con lo relativo a seguridad propiamente tal, una seguridad que atiende, fundamentalmente, a lo relacionado con seguridad física, perimetral, la que es más visible para la gente, que tiene que ver con la posición de guardias y televigilancia.

La protección es un tratamiento distinto, especial, tomando en consideración los riesgos y las amenazas asociados a lo que conlleva un plan de protección, que tiene que ver con lo que entienden todos por crimen transnacional, crimen organizado, bandas organizadas y delitos comunes.

El plan de protección debe tener la capacidad de responder frente a amenazas, fundamentalmente, y para lo que fue ampliado, que son las amenazas terroristas, por sus características, su nivel de exposición y porque es una infraestructura crítica.

Asimismo, ellos tienen televigilancia. En ello hacen una distinción, por cuanto se trata de un centro de coordinación de seguridad, un centro integrado, en donde no solamente tienen cámaras, sino también sistemas de alarmas, de sensores y de vigilancia. Para eso, han establecido un criterio de trabajo que divide esa televigilancia en *safety*, *security* y operaciones. Son los tres ámbitos que abordan y segmentan para dar cobertura a todas las necesidades en el plano interno.

Tienen ciertas obligaciones, en materia de fiscalización, control o revisión de la documentación con la que los transportistas, conductores y personas ingresan al terminal y que es necesario que ellos revisen.

En la presentación que muestra a la comisión, se observa un ejercicio que realizan en el plano interno, que además de la captación que se realiza al ingreso del terminal, de manera formal y a todas las personas que ingresan, como los transportes, lo que es reflejado de forma aleatoria y se hace al interior del terminal. Tiene que ver con fiscalizaciones necesarias que han denominado de segunda inspección, es decir, hacer una revisión de la documentación, y durante el transcurso de este año han tenido una cantidad de hallazgos significativos.

Las fiscalizaciones como tal son 3.590. Asimismo, realizan controles, que son más de 6.000, por lo que entre control y fiscalizaciones son más de 10.000 actuaciones que realizan en esta materia.

En la presentación también se observan los hallazgos. Son 106 infractores, que, a juicio de ellos, son personas que no cumplen con la normativa, personas indocumentadas y una situación particular de extranjeros, a la cual no se quiere referir.

Igualmente, están muy alineados con la autoridad marítima y particularmente con lo que dicta la fiscalía en esta materia. Las personas que no cumplen con esos requisitos, particularmente con la licencia de conducir nacional, obviamente son puestas a disposición de la fiscalía, que resuelve la situación de ellas desde el punto de vista procesal.

En la siguiente lámina, se observan los esfuerzos que ellos hacen para sumar actividades en materia de protección y seguridad, fiscalizaciones y sus resultados, los aforos físicos que se realizan en el terminal, junto con el escáner. Esto ha ido aumentando progresivamente, observan una tendencia en ese sentido. Es lo que ellos cooperan, en ningún caso subsidian, a la autoridad para que lleve a efecto esta materia que es tremendamente sensible.

En materia de inversión en seguridad, el terminal cuenta con cerca de 95 o 97 personas dedicadas a brindar seguridad, a prestar el servicio, en el caso del contratista, como del equipo propio de STI, que son 5 oficiales de Protección de Instalación Portuaria (OPIP), quienes están monitoreando permanentemente el trabajo y la actividad que se desarrolla en materia de protección y seguridad. Obviamente, los guardias de seguridad tienen un costo asociado bastante considerable.

Adicionalmente, tienen una dotación eventual que presta cooperación en ocho puntos de control durante los tres turnos, contra el ingreso de contenedores, visados debidamente por las agencias de aduana, verificando la condición de los mismos, que es una cosa muy importante y que tiene una significación especial para Aduanas, con un costo que asciende a más de 700 mil dólares.

Respecto de las plataformas y desarrollos informáticos, han invertido más de 1 millón 600 mil dólares. También, el terminal cuenta con una ELT propia de internet, lo que les da una fortaleza y un grado de autonomía importantes, pues pueden hacer

desarrollos bastante interesantes para mejorar nuestra gestión. Es una inversión de más de un millón de dólares.

En la presentación que muestra también se puede visualizar el centro de control integrado de seguridad y, además, la fotografía del sistema CCTV. Se observa un reconocimiento óptico de caracteres (OCR) tanto para patentes como para los contenedores. Además, tienen un dron, con el que pueden hacer una vigilancia bastante expedita, rápida, diligente y en tiempo real, y un control biométrico de huellas, tanto para control de acceso como para asistencia. Es un valor agregado que tiene el terminal que ha mantenido y le da una fortaleza importante.

En la actualidad, están robusteciendo su sistema de seguridad y de protección, particularmente en aquellos lugares que sus matrices de riesgo advierten situaciones que pueden ser objeto de vulneración o se ven un poco expuestos. Igualmente, hay metodología y sistemas de trabajo digital, de captación a través de *hand helds*, pero consideran que es insuficiente, tomando en cuenta un poco la experiencia reciente, que tiene que ver con estos bultos sofisticados y la sustracción de contenedores. Eso les obliga a hacer una importante inversión y están en una rueda de conceptos.

Asimismo, se observa una fotografía del ingreso al control que tienen en el terminal, en donde han instalado un dispositivo para la captura del rostro. Es un control biométrico y la instalación de una antena de RFID para el levantamiento automático de barreras a través de un TAG. La cual ya está instalada y tienen un piloto, está prueba de concepto, y les están cooperando un almacenista extraportuario, en este caso la empresa SAAM, donde enrolan a 40 personas y su transporte. Da un ejemplo de ayer por la noche donde ha ido mejorando la precisión siendo esta una tecnología que va a reducir significativamente la posibilidad de ser vulnerado.

Existe una identificación positiva e irrefutable, pues hoy, como dijo el señor Leopoldo Ibarra, se ven expuestos constantemente a usurpación de nombres, suplantación de personas, clonación de patentes, etc. Con esto van a tener certeza de que quien entra es realmente la persona que es y la placa patente es la que corresponde a esa marca y modelo de vehículo. Es el reconocimiento facial RF Meet.

Por otra parte, y en forma paralela, están desarrollando proyectos relacionados con inteligencia artificial. Muestra fotografías del terminal. En la presentación aparece una demostración de la analítica que va a ser capaz de desarrollar el software, para dar alertas en los ámbitos que hoy creen necesario tener modelados, que tienen que ver con *safety*, con prevención de riesgo, con *security* y con la operación de evitar choque de procesos para intervenir en los momentos cuando la situación se pone crítica. Eso ocurre comúnmente y no tienen un sistema de advertencia. Eso es lo que ya están visualizando y lo que va a permitir en el futuro trabajar de manera eficiente, con una capacidad de reacción mayor a la que tienen actualmente.

También quiere compartir la información que tienen, también quieren sensibilizar su preocupación. En ningún caso recalca que eso no constituye un obstáculo para seguir operando, pero sí hay una preocupación natural que tiene que ver con sus trabajadores, con las personas que están constantemente lidiando con esto. Entienden y saben cuáles son las limitaciones y cuál es la burocracia que está de por medio, que retrasa. Comenta que existe toda la voluntad y así lo ha manifestado el Servicio Nacional de Aduanas. De hecho, hay una destrucción constante, y ha habido reuniones durante esta semana para que puedan seguir trabajando de la misma manera. Pero el volumen no supera lo que ingresa versus lo que se destruye.

Por último y para cerrar la presentación habla sobre la situación actual, donde existen 1.388 toneladas de carga, casi 1.400, que tienen retenida en el terminal, por lo que sería urgente que se hiciera un esfuerzo extraordinario o adicional para ver de qué manera se hacen cargo de esto y eliminar o desocupar rápidamente aquellos lugares donde la carga está retenida en este momento. Son focos de contaminación y otras cosas más, porque estas tienen más de 11 años en el terminal, así que son de una data no menor.

Comienza a continuación su presentación el señor **José Luis Castro** (subdirector de Fiscalización del Servicio Nacional de Aduanas), el cual quiere contar qué es lo que hace Aduanas en materia de protección de las fronteras, qué implica poner en su real contexto la incorporación de tecnología no invasiva al trabajo que hacen, mostrar cuál es el flujo de la carga desde el punto de vista del control y la fiscalización aduanera y, finalmente, exhibir algunas imágenes de casos reales que han sido notables en el último tiempo.

Primero, Aduanas tiene un montón de temas que implican un riesgo, desde el punto de vista de la protección de la frontera y del intento de ingreso de mercancías prohibidas o ilícitas. Como muestra en la presentación, la mayoría de los temas no son de exclusividad de Aduanas, y eso es un tema que siempre ellos han planteado.

Entienden que la protección de la frontera es un problema de Estado. Por lo tanto, todos los organismos del Estado, en este caso no solo los organismos estatales, sino también los organismos privados, están llamados a colaborar para dar cuenta de la mitigación de estos riesgos.

Muestra en la primera lámina algunos casos que ocurren, explicando que la tecnología no invasiva no necesariamente lo resuelve. En cuanto a propiedad intelectual, han visto los problemas que tiene el Centro para el Desarrollo Tecnológico y la Innovación (CTDI), con el almacenamiento de mercancías que fueron incautadas por propiedad intelectual, que no necesariamente son visualizadas a través de la tecnología no invasiva. Por eso, han recalcado que los camiones escáner no detectan drogas ni armas. Los camiones de escáner son una herramienta más que apoya el proceso de fiscalización que hacen ellos y que, además de requerir una dotación especializada

(están hablando de operadores que son certificados para el análisis de imágenes), necesitan autorizaciones de otro organismo, como en este caso la Comisión Chilena de Energía Nuclear (CChEN). Efectivamente, es una herramienta que les facilita el trabajo y les ayuda.

Considera que es importante mencionar que el Servicio Nacional de Aduanas no nació el 2007, cuando se hizo la primera inversión en tecnología no invasiva, ni murió en 2017, cuando se hizo la última renovación de equipos. Es importante que sepamos también que, además del camión que hoy están incorporando a la dotación de San Antonio, viene en camino cuatro camiones más para ser incorporados este año. Esa es una inversión no menor, pues están hablando de un costo de alrededor de 3.200 millones de pesos por cada camión. Además del camión de San Antonio, llegan dos camiones para la zona norte, específicamente para los pasos fronterizos de El Loa y de Colchane; otro para el paso fronterizo Los Libertadores y último para el Complejo Fronterizo Chacalluta. Eso va a aumentar en casi un 50 por ciento la dotación de tecnología no invasiva que tenían.

¿Cómo funciona esto?; explica que la mercancía llega por cualquiera de nuestras fronteras, sea aérea, marítima o terrestre. Tal como explicaba la directora, todas son manifestadas electrónicamente. Por lo tanto, la información ingresa completamente a su sistema y entonces se aplica un proceso de selectividad. Esto quiere decir que sobre la base de parámetros que han definido, de filtros, se seleccionan para revisión documental, o para revisión por tecnología no invasiva o para revisión directamente de aforo físico. En este caso, cuando las operaciones son seleccionadas para la revisión documental, está la posibilidad de que la mercancía pueda salir directamente o se eleva la condición y finalmente se revisa físicamente. En el caso de tecnología no invasiva, sucede exactamente lo mismo y en el caso de la revisión física pasa directamente a la apertura.

Siempre han planteado que su principal activo, como Servicio Nacional de Aduanas, son sus analistas. Si bien es cierto, a mediados del siglo pasado se entendía la fiscalización aduanera como la revisión completa de la carga, es decir, abrir y verificar todo, el aumento explosivo del comercio exterior hizo que fuera imposible esa situación, porque ya no estaban las condiciones y, además, entorpecía el flujo normal del comercio exterior. Al principio empezaron a trabajar en una selección aleatoria, pero después, como ya incorporaron esta manifestación electrónica, contaban con la información previa, lo que les permitía hacer trabajos de inteligencia. A fines de los 90, la Organización Mundial de Aduanas les recomienda empezar a utilizar una metodología llamada de gestión de riesgos, que, en la práctica, es que se concentran en las operaciones de varios riesgos sobre la base de la información histórica que tienen, de la información de las rutas, etcétera, de una serie de parámetros que conjugan para, finalmente, determinar que una operación es más riesgosa que otra.

Muestra los porcentajes en donde se ve a aquellos organismos internacionales involucrados en el tema, como la Organización Mundial de Aduanas, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Organización Mundial del Comercio (OMC), que recomiendan como indicadores para aduanas de clase mundial. Sin embargo, no solo les piden que revisen un 3 por ciento de la carga, sino también que la efectividad de las operaciones que hagan tenga, a lo menos, un 30 por ciento. Ellos están con una efectividad de un 28 coma algo por ciento. Incluso, durante el primer semestre llegaron al 31 por ciento, por lo tanto, están cumpliendo con los parámetros que, de alguna manera, estos organismos mundiales les piden o sugieren.

Cuando llega el camión con la carga se ingresa la información al sistema y Aduanas autoriza el ingreso de esta mercancía a la zona primaria e inmediatamente se informa el estado de selección. ¿Qué significa eso?; que esa carga o puede ir a revisión documental, o puede ir a revisión por DNI o puede ir directamente a la salida o al embarque, dependiendo de si es importación o exportación.

Lo que ven los analistas Ustedes son imágenes y estas no dicen si hay droga o no, o si se está produciendo un ilícito. Depende de la capacidad de estos analistas y operadores de rayos X detectar situaciones que eventualmente puedan significar algún riesgo, pero quien finalmente determina que están frente a un ilícito es el fiscalizador que abre el contenedor y revisa la carga.

Lo anterior ocurre en el caso por ejemplo de la mercancía en tránsito que hace poco llegó de Bolivia (casi dos toneladas de madera), las cuales no estaban ocultas, porque la droga venía impregnada dentro de la madera; o sea, no era un agujero con paquetes dentro, sino la madera venía aglutinada con cocaína.

También muestra en una lámina dos casos de cargamentos de vehículos con droga sintética en la zona de Iquique, los cuales dieron como resultado una incautación grande, pero no tan grande como la que hicieron hace poco en Valparaíso, que fue la mayor que se ha efectuado en Sudamérica en materia de drogas sintéticas.

Entiende que una de sus principales funciones es la protección de la frontera y lo que hoy hacen no solo en el puerto de San Antonio, sino también en los 111 puntos de control que existen.

Sesión en formato mixto, celebrada en lunes 23 de octubre de 2023, Concurren, en calidad de invitados, el gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), señor José Fernando Aguirre, acompañado por el gerente de Facilitación y Operaciones, señor Pablo Jeanneret.

Comienza su presentación el señor **José Fernando Aguirre** (gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile), en donde explica que la Cámara Marítima y Portuaria es una asociación gremial con poco más de 30 socios y agrupa a las principales navieras que realizan operaciones de comercio exterior en el

país y a los concesionarios de frente de atraque de los puertos estatales y privados y a algunas agencias de naves.

Obviamente, ellos comparten la urgencia para desplegar todos los esfuerzos y adoptar todas las medidas para controlar el tráfico de sustancias ilícitas dentro del territorio, por tanto, les parece muy pertinente y por eso solicitaron asistir a esta comisión especial investigadora.

Sin duda, deja claro que este no es un problema nacional, sino mundial. Días atrás, la Comisión Europea estaba tratando de buscar un acuerdo más bien comunitario, a nivel de todos los países miembros de la Comunidad Económica Europea (CEE), para poder lidiar con el mismo problema al cual se está enfrentando hoy Chile.

Ahora bien, ¿qué están haciendo sus socios para mitigar los efectos de este problema? Primero, en los recintos portuarios, extraportuarios y almacenes, sus socios han instalado más cámaras de televisión, han mejorado los sistemas de vigilancia, han modernizado sus sistemas informáticos y tienen mayor dotación de vigilantes, en conjunto con otras medidas.

En el mundo naviero, en general, las empresas matrices son extranjeras, pero también han implementado medidas hasta donde les es posible y mecanismos de control para evitar el tráfico de sustancias ilícitas. Incluso, han establecido sanciones para sus clientes cuando estos no actúan en forma responsable. Entienden que la responsabilidad principalmente es del Estado, pues cuenta con las herramientas y facultades para abordar esta situación. Sin embargo, dada la magnitud del problema, creen que el aporte lo pueden hacer en el diseño y propuestas de medidas, incluso generar una instancia de trabajo en conjunto con el sector estatal para abordar este problema. Les parece que ese debería ser el camino, que es lo que ellos proponen. Dentro de las propuestas que sometieron a consideración de la comisión investigadora está, en primer lugar, fortalecer la aplicación del Estándar Único Internacional (ISPS). Este es un estándar que se creó en Estados Unidos después del ataque a las Torres Gemelas y que el gobierno de Estados Unidos exige como requisito para todo el mundo que quiera operar dentro del país, y como ellos operamos dentro de Estados Unidos, este código está en aplicación para todas las naves y los terminales en donde se realiza un proceso de certificación; o sea, todos los terminales y naves tienen que contar con una certificación. En el caso chileno, este es efectuado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), con una validez de cinco años. Lo que ellos sugieren, aun cuando están certificados, es que esas inspecciones se realicen con mayor periodicidad, verificando que efectivamente la industria se vaya adaptando a lo que va ocurriendo año a año, porque en la actualidad estas revisiones son cada cinco años.

Aumentar los controles en las vías de acceso y al interior de los recintos, así como revisiones físicas de la carga. Creen que hay que aumentar gradualmente la fiscalización y revisión de la carga, para por lo menos llegar al 50 por ciento de toda la carga que ingresa y que sale, obviamente adquiriendo mayor cantidad de equipos, de manera de no poner trabas al sistema logístico actual. Hoy esta revisión no alcanza el 5 por ciento del total, de hecho, es cercana al 3 por ciento. En otros países del continente, los vecinos, se revisa el ciento por ciento de los contenedores de importación y exportación, no solo una muestra. Además, aumentar la fiscalización y control de sellos de contenedores de exportación, porque, en la práctica, como exportador, retiro el contenedor para cargarlo con mercadería para ser exportada, la naviera le pasa el sello y tienen la obligación de poner dicho sello una vez cargado el contenedor, de manera que la carga viaje con el sello y en el puerto se revise dicho sello. Sin embargo, no pocos exportadores, por un tema de comodidad, le pasan el sello al transportista, quien pone el sello momentos antes de ingresar al puerto. Por lo tanto, durante todo el trayecto, desde el origen, este contenedor viaja sin sello, por lo que adulterar la carga es muy fácil. En general, en Chile, la adulteración de la carga ocurre en ese trayecto.

También se deben aumentar y fortalecer las atribuciones y recursos de coordinación; destinar mayores recursos a los organismos competentes, de modo que accedan a equipamiento y tecnología de última generación y fortalezcan la inteligencia de datos en sus procesos; reforzar la capacitación de los funcionarios públicos que participan en el proceso de fiscalización de la carga, así como de aquellos que participan en la prevención e investigación de este tipo de delitos, y establecer un marco de coordinación formal e institucional entre los organismos que participan en las labores de control y fiscalización de la carga. En general, los distintos organismos no se coordinan mucho entre sí y tampoco comparten información. Se trata de información sensible y, por lo tanto, debe haber un marco razonable en que esta información se pueda compartir. Regular el intercambio de información entre los organismos públicos, así como entre estos y los operadores de los puertos, porque los operadores de los puertos también cuentan con información, sujetos estos últimos al cumplimiento de la normativa pertinente.

Como síntesis, manifiestan su plena disposición a colaborar con la comisión investigadora y con todas las recomendaciones que de ella surjan y proponen fortalecer la aplicación del código internacional ISPS, aumentar los controles en las vías de acceso a los puertos y al interior de los recintos, y fortalecer atribuciones, recursos y coordinación entre todos los organismos.

Sobre algunas consultas que le realizan los diputados, respecto de cómo se aumenta el porcentaje de revisión de la carga, la solución es comprando mucho más equipo, porque, evidentemente, si existe solo un escáner y deben pasar todos los contenedores revisados por un escáner, eso va a generar una cola interminable, lo cual

es inadecuado. Pero al comprar una mayor cantidad de escáner, ellos pueden hacer revisiones de cuatro o cinco contenedores en paralelo. Así funciona en otros países. Donde se revisa el ciento por ciento de la carga, no tienen uno o dos escáneres, sino muchos más, por lo tanto, hacen revisión de varios contenedores en paralelo. Y hay un equipo numeroso de gente.

Algunos de los países que revisan toda su carga esta por ejemplo Colombia la cual revisa cerca del ciento por ciento; Argentina revisa el ciento por ciento de sus importaciones, y Ecuador está en proceso de compra de escáner para todos los puertos y va a revisar el ciento por ciento de la carga. A día de hoy ya está revisando en algunas partes el ciento por ciento, tanto de lo que exporta como de lo que importa. Y la solución a eso es tener más equipos y más gente dedicada a la revisión. En esto no hay mayor misterio.

Respecto de la pregunta sobre el código ISPS, responde que se trata de un código que establece una serie de normas y criterios a los cuales se deben adaptar todos los terminales y todas las naves que quieran operar en Estados Unidos. Y esta revisión en Chile (estos criterios y normas) es como una certificación que se realiza cada cinco años. Y lo que proponen ellos es que esta certificación se realice cada cinco años, pero que haya revisiones más periódicas, de manera de que los terminales, así como las naves, se vayan poniendo al día de lo que va ocurriendo. Cinco años les parece que es demasiado tiempo.

En cuanto a las sanciones, las navieras establecen sanciones cuando los procedimientos que establecen no son cumplidos. Por ejemplo, si llegan contenedores con sellos cambiados, se establece una sanción económica al dueño de la carga y las navieras no pueden abrir un contenedor. Nadie está facultado en Chile, salvo el Servicio Nacional de Aduanas y las policías, para abrir un contenedor. Las navieras no lo hacen, pero sí pueden detectar cuando vienen contenedores con los sellos cambiados y se aplica una sanción pecuniaria, monetaria, fuerte, al dueño de la carga. No todas las navieras aplican el mismo monto económico, pero es una cifra importante. O cuando vienen sellos falsificados, que también han sido detectados en los terminales, por las navieras, obviamente. Hay toda una industria para esto. Cuando se detecta un sello falsificado en un contenedor, también implica una sanción monetaria al dueño de la carga. Sobre la falsificación de los sellos puede ocurrir para una carga de exportación como de importación. Cuando alguien detecta un sello falsificado, se da aviso a las autoridades y el contenedor no se mueve. Ese es el protocolo que ellos aplican.

Cuando esto sucede en Chile se avisa a la PDI o a Aduanas de que ese contenedor, que iba a ser exportado, viene con un sello falsificado, porque nadie puede

abrirlo, nadie tiene facultades legales para abrirlo: ni el operador de puerto ni la naviera. Una vez que está puesto el sello, la facultad para abrir y revisar solo corresponde a las autoridades legales de este país: Carabineros, la PDI y Aduanas. Por lo tanto, se avisa a las autoridades y el contenedor no puede ser movido ni puede ser abierto. Con respecto a la gobernanza actual explica que no es perfecta, pero tampoco es tan mala. Que existe una política que se está analizando en conjunto el Ministerio de Transporte con el de Economía, la Política Logística Nacional, que es una nueva revisión de todo esto y ahí se están planteando algunas ideas de gobernanza, pero es un tema que está en verde todavía.

Respecto de una visión un poco más general de los puertos nacionales, dice que hay mafias, hay contaminación de la carga. En lo que se refiere a exportación, mucho de la contaminación de la carga ocurre en puertos fuera del territorio nacional. Las naves hacen escala en puertos de Sudamérica, pero sucede que la nave en la que sale la carga desde aquí no es la misma nave que llega a Europa con la carga, porque hay un transbordo en algún puerto sudamericano y otra nave toma esa carga. Por consiguiente, los contenedores de comercio exterior de Chile pasan algún tiempo en puertos extranjeros en calidad de tránsito y ahí también se produce contaminación de carga. O sea, reconoce que aquí ocurre de todo. Reconoce además que es difícil saber la magnitud de esto, porque ellos no saben exactamente cuánto es la cantidad de droga que se comercializa en forma ilícita.

ANEXO 1

Legislación relevante en la materia

Comercio Ilegal 21.426

Artículo 1.- A los delitos establecidos en los artículos 79 bis y 81 de la ley N° 17.336; 11 de la ley N° 19.227; 456 bis A del Código Penal; 28 de la Ley de Propiedad Industrial, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 3, de 2006, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, y 97 números 8° y 9° del Código Tributario, se aplicarán también las disposiciones de esta ley.

Artículo 2.- Los que se asociaren para cometer alguno de los delitos a que se refiere el artículo anterior serán sancionados en conformidad a los artículos 293 y siguientes del Código Penal. Los jefes de la asociación ilícita, los que hubieren ejercido mando en ella y sus provocadores tendrán, además, una multa de 200 a 800 unidades tributarias mensuales.

Artículo 3.- Cuando se investigare la asociación ilícita destinada a cometer alguno de los delitos señalados en el artículo 1, el juez de garantía, previa solicitud del Ministerio Público, podrá autorizar que los envíos ilícitos o sospechosos de los productos objeto de comercio ilegal se trasladen, guarden, intercepten o circulen dentro del territorio nacional, salgan de él o entren en él, bajo la vigilancia o el control de la autoridad correspondiente, con el propósito de individualizar a las personas que participen en la ejecución de tales hechos, conocer sus planes, evitar el uso ilícito de las especies referidas o prevenir y comprobar cualquiera de tales delitos. Se utilizará esta técnica de investigación cuando se presuma fundadamente que ella facilitará la individualización de otros partícipes, sea en el país o en el extranjero, como, asimismo, el cumplimiento de alguno de los fines descritos en el inciso anterior. Cuando los productos objeto del delito se encuentren en zonas sujetas a la potestad aduanera, el Servicio Nacional de Aduanas observará las instrucciones que imparta el Ministerio Público para los efectos de aplicar esta técnica de investigación. El Ministerio Público podrá disponer en cualquier momento la suspensión de la entrega vigilada o controlada y solicitar al juez de garantía que ordene la detención de los partícipes y la incautación de las especies y demás instrumentos, si las diligencias llegaren a poner en peligro la vida o integridad de los funcionarios que intervengan en la operación, la recolección de antecedentes importantes para la investigación o el aseguramiento de los partícipes. Lo anterior es sin perjuicio de que, si surgiere ese peligro durante las diligencias, los funcionarios policiales encargados de la entrega vigilada o controlada apliquen las normas sobre detención en caso de flagrancia. El Ministerio Público deberá adoptar todas las medidas necesarias para vigilar las especies a que se alude en el inciso primero, como, asimismo, para proteger a todos los que participen en la operación. En el plano internacional, la entrega vigilada o controlada se adecuará a lo dispuesto en los acuerdos o tratados internacionales.

Ley 17.336

Artículo 79 bis.- El que falsifique obra protegida por esta ley, o el que la edite, reproduzca o distribuya ostentando falsamente el nombre del editor autorizado, suprimiendo o cambiando el nombre del autor o el título de la obra, o alterando maliciosamente su texto, será sancionado con las penas de reclusión menor en su grado mínimo y multa de 10 a 1.000 unidades tributarias mensuales.

Artículo 81. Comete delito contra la propiedad intelectual y será sancionado con pena de reclusión menor en su grado mínimo y multa de 50 a 800 unidades tributarias mensuales, el que tenga para comercializar, comercialice o alquile directamente al público copias de obras, de interpretaciones o de fonogramas, cualquiera sea su soporte, reproducidos en contravención a las disposiciones de esta ley.

Ley 19.227

Artículo 11 ° .- Las infracciones y delitos que se cometan en relación a la presente ley, como asimismo sus sanciones, se regirán por lo dispuesto en las leyes N°s. 17.336, sobre Propiedad Intelectual, y 16.643, sobre Abusos de Publicidad, en lo que fuere aplicable.

Código Penal

ART. 456 BIS. En los delitos de robo y hurto serán circunstancias agravantes las siguientes:

1°) Ejecutar el delito en sitios faltos de vigilancia policial, oscuros, solitarios, sin tránsito habitual o que por cualquiera otra condición favorezcan la impunidad.

2°) Ser la víctima niño, anciano, inválido o persona en manifiesto estado de inferioridad física;

3°) Suprimida;

4°) Ejercer la violencia en las personas que intervengan en defensa de la víctima, salvo que este hecho importe otro delito; y

5°) Actuar con personas exentas de responsabilidad criminal, según el numeral 1.o del artículo 10. Las circunstancias agravantes de los números 1.y 5° del artículo 12 serán aplicables en los casos en que se ejerciere violencia sobre las personas. En estos delitos no podrá estimarse que concurre la circunstancia atenuante del número 7° del artículo 11, por la mera restitución a la víctima de las especies robadas o hurtadas y, en todo caso, el Juez deberá considerar, especificada, la justificación del celo con que el delincuente ha obrado. Igualmente, se castigará conforme a las penas establecidas en el artículo 79 de la ley N° 17.336 al que utilice procedimientos engañosos o fraudulentos para acceder indebidamente a los beneficios que otorga esta ley.

Ley N° 17.336 Propiedad Industrial

Artículo 28.- Si uno de los autores de la obra cinematográfica deja de participar en su realización, no perderá los derechos que por su contribución le correspondan: pero no podrá oponerse a que se utilice su parte en la terminación de la obra. Cada uno de los autores de la obra cinematográfica puede explotar libremente, en un género diverso, la parte que constituye su contribución personal.

OFICIO Nº: 4700

MAT.: Solicita modificación a contratos por mantenimiento de equipos de revisión rayos X.

ANT.: Oficio 4325/04.11.2020, del Departamento de Bienes y Servicios

ADJ.: Lo indicado.

VALPARAÍSO, 14 de mayo de 2020

DE: JEFE DEPARTAMENTO DE BIENES Y SERVICIOS (S)

A: SR. JEFE DEPARTAMENTO ASESORÍA LEGAL ADMINISTRATIVA

De acuerdo al oficio indicado en el antecedente se solicitó dar término a los contratos vigentes a la fecha con las empresas Representaciones Aerotech SpA por mantenimientos de los equipos RX Móvil Smith Detection, modelo HCVM 3021 destinados a las Aduanas de Valparaíso, San Antonio y Antofagasta. Del mismo modo, al contrato suscrito con la empresa Hemisferio Sur S.A, por el mantenimiento de los equipos Portal Rayos X Sentry, destinado a la Aduana de Arica; Movil Rapiscan Eagle M60, destinado a la Aduana de Iquique y camión RXV Reflexion, destinado a la Aduana de Antofagasta.

Revisadas las alternativas y considerando la importancia que tiene para el Servicio de Aduanas contar con un contrato para el mantenimiento de estos equipos, solicito a usted realizar una ampliación de los mismos, la que implique una suspensión de los servicios efectivos por el resto del presente año. Para lo anterior favor considerar las siguientes fechas:

Empresa	Fecha de Término Original	Fecha suspensión efectiva	Fecha de reinicio de actividades	Nueva Fecha de Término
Representaciones Aerotech SpA	15-oct-20	31-may-20	02-jun-21	31-may-21
Hemisferio Sur S.A	17-sept-20	31-may-20	01-jun-21	30-abr-21

Del mismo modo, solicito a usted se establezca en la modificación la devolución de la actuales boletas de garantía y una nueva solicitud de las mismas a partir del reinicio de los servicios y hasta 60 días hábiles posteriores a la nueva fecha de término de ambos contratos.

Dejo en su conocimiento que para lo solicitado, se sostuvieron reuniones con ambos proveedores quienes manifestaron su entendimiento a las modificaciones propuestas.

Saluda atentamente a Ud.,

EDUARDO FERNÁNDEZ ZAPATA
JEFE DEPARTAMENTO DE BIENES Y SERVICIOS (S)

EFZ/jcg.-
Distribución:
Depto. de Bienes y Servicios

SSO 17821

IV.- CONSIDERACIONES Y CONCLUSIONES APROBADAS POR LA COMISIÓN.

Conclusiones

1. Según la ley N°19.542 las Empresas Portuarias Estatales, dependientes del Sistema de Empresas Públicas alojado en el Ministerio de Economía, son quienes ejercen el rol de autoridad portuaria en aquellos recintos portuarios que administran, mediante su planificación, coordinación de actividades y fiscalización. Sin embargo, las competencias de las Empresas Portuarias no se extienden a áreas extraportuarias, dado que se emplazan fuera de las áreas bajo su administración en virtud de la ley (art. 4°, Ley N 19.542). Es por esto, que la Comisión pudo constatar que en el funcionamiento de los puertos existe una interrelación de actores en los cuales el Estado también participa desde el Ministerio de Transportes con la Unidad de Desarrollo Portuario, desde Ministerio de Obras Públicas con la Dirección de Obras Portuarias, desde el Ministerio de Hacienda por medio de Aduanas, Ministerio de Agricultura por medio del SAG, desde Ministerio del Interior por medio de las policías, y desde Ministerio de Defensa por medio de la Policía Marítima de la Dirección de Territorio Marítimo. Lo anterior dificulta la Gobernanza y la iniciativa en cuanto a proyectos, pues, interactúan múltiples servicios en una actividad que destaca por su especialización y de la cual, a su vez, se sostienen las exportaciones del país que representan un tercio de los ingresos de toda la economía de Chile.

A modo de ejemplo, para la instalación de los nuevos camiones escáner, el Ministerio del Interior dispuso de los recursos que se licitan desde Aduanas a cargo del Ministerio de Hacienda para operar en un sitio que la Empresa Portuaria debe disponer y habilitar en conjunto con el concesionario, con la construcción de la infraestructura necesaria con cargo al concesionario del terminal portuario. Esta simple operación supone un proceso de coordinación compleja y de inversión entre entidades públicas de distinta naturaleza (Hacienda, Transportes, Interior) y además, los concesionarios privados.

2. Se ha podido constatar además que el estándar de seguridad portuaria no es el mismo para cada Puerto a pesar de que la gobernanza está definida en los mismos términos. Por ejemplo, mediante Decreto Supremo 105/99, se ha establecido la creación de los Comité de Seguridad, conformado por la Gobernación Marítima, el Servicio Nacional de Aduanas, el Servicio de Salud y la Policía de Investigaciones (PDI), pero dado que su competencia es local, sus decisiones también, por lo que el estándar de seguridad no es el mismo, lo que sumado a que cada puerto compite con los otros para movilizar más carga en el menor tiempo posible, no existen incentivos para aplicar medidas que retrasen el

movimiento de la carga a menos que existan fundados motivos en resguardo de la seguridad nacional. Esto último, según fue expuesto por el Ministro de Transportes, será mejorado en la Política Nacional de Logística Portuaria, con foco en lograr tráfico marítimo seguro y eficiente.

3. Respecto a los problemas que enfrenta la seguridad portuaria están el contrabando de mercancías, el dinero no declarado, el ingreso o salida de mercancías ilícitas, el robo en instalaciones logísticas, robos a transportistas o en la ruta, falsedad documental y ahora último además se ha visto cuestionada la seguridad del transporte marítimo nacional al ser detectados cargamentos de toneladas de drogas en buques en Estados Unidos y Europa, que iniciaron su travesía en puertos nacionales, pasando luego por el puerto del Callao en Perú, o de Buenaventura en Colombia, o bien siendo infectados en alta mar por medio de naves menores. Esto último ha significado tener que redoblar las coordinaciones con los organismos multilaterales y las policías de otros países para ir detectando las capacidades, operaciones y de coordinación que existen en estas redes de crimen organizado que sostienen operaciones de alcance transnacional y transcontinental.

4. En relación con el tráfico marítimo, el aumento sostenido del comercio internacional ha significado que la brecha de capacidades de fiscalización han aumentado, facilitando la realización de actividades ilícitas. En esto, el Servicio Nacional de Aduanas estima que alrededor del 80% de las operaciones de contrabando son realizadas por organizaciones delictuales, por lo que más que detectar e impedir cada operación de contrabando, el Servicio apunta a contribuir en la persecución que el Estado puede brindar detrás de las organizaciones que sostienen estas operaciones, para lo cual este año, según la Resolución Exenta N°377 2023 se crea el Departamento de Inteligencia Aduanera, formando capacidades para detectar a tiempo operaciones de riesgo y aportar con información útil a las policías con objeto de contribuir a su neutralización y disposición ante la justicia.

5. Uno de los principales antecedentes que motivaron la constitución de la Comisión fue la falta del escáner de contenedores del puerto de San Antonio, que, a su vez, es el puerto que mueve mayor cantidad de carga en contenedores en todo el país. Según los datos expuestos y verificados, el escáner en cuestión dejó de funcionar en agosto del 2022 debido a una rebaja del presupuesto para mantención de tecnología de fiscalización por un monto de \$443.440.032, la cual había sido aprobado en ley de presupuesto del año 2020 (aprobada en diciembre del año 2019) y modificado según oficio circular N° 4700 en gestión del Director Nacional del Servicio de Aduanas el mes de mayo del año

2020, con autorización según consta del director de ese entonces, Sr. José Ignacio Palma Sotomayor.

Lo anterior significó que se tuviera sin escáner para la revisión de contenedores el principal terminal marítimo portuario del País por un plazo aproximado de 07 meses, que fue resuelto movilizándolo al escáner del puerto de Coronel a San Antonio, dejando sin Tecnología No Invasiva el puerto de origen, en la región del Biobío. Sumado a lo anterior, se pudo constatar la disminución en 150 de vacantes en el personal del Servicio de Aduanas entre los años 2019 y 2021, según fue expuesto por la actual Dirección Nacional del Servicio a la presente comisión.

En visita al Puerto de San Antonio, el día 13 de octubre del presente año, se constató la puesta en marcha del nuevo escáner de contenedores, adquirido por el Servicio Nacional de Aduanas por un costo aproximado de 3.200 millones de pesos, con contrato de mantenimiento por 10 años, recuperando de esta forma las capacidades perdidas por la falta de mantención.

6. En el comercio internacional y en el combate al crimen organizado, Chile propicia las coordinaciones multilaterales y participa activamente en diversas instancias, una de las cuales es el Programa Global de Contenedores de Naciones Unidas, que se ha implementado recientemente y tiene el puerto de San Antonio como caso piloto en el país. Esta iniciativa tiene como propósito la creación de una red y capacidades que permitan reducir el riesgo de que los contenedores marítimos sean utilizados para el tráfico ilegal de drogas, crimen organizado y otras actividades ilícitas.

7. En cuanto al trabajo de las policías, la Policía Marítima depende de la Dirección de Territorio Marítimo de la Armada de Chile. Esta Policía, al igual que Carabineros y PDI, cuenta con agentes y medios para detectar, infiltrarse, neutralizar o llevar adelante entregas controladas en su área de jurisdicción o con las otras policías fuera de los puertos y la costa.

Los medios y el personal son insuficientes para las tareas que en la actualidad se les está requiriendo a la Policía marítima. En particular, los medios han sido mejorados con transferencias provenientes del Ministerio del Interior en los fondos para el combate al crimen organizado, y el personal se espera ser aumentado mediante proyecto de ley que están trabajando junto al Ejecutivo, pues al ser parte de la carrera militar se requiere una ley y financiamiento permanente para sostener el aumento del personal. La Comisión acuerda apoyar e impulsar la pronta concreción de este proyecto de ley.

8. Se pudo constatar, en visita al puerto de San Antonio, de dificultades prácticas en aplicar la norma relativa a la eliminación de bienes incautados, lo que conlleva la acumulación de cientos de toneladas de incautaciones que esperan su eliminación. Se propone una revisión de la norma y

su adecuación para poder cumplir con su aplicación a tiempo, de forma de no dificultar el funcionamiento de las labores portuarias y de seguridad, como, a su vez, de evitar que sean robadas de las bodegas.

9. En cuanto a la necesidad de llevar a la justicia a los responsables de las operaciones de contrabando, la actual norma no permite las entregas controladas cuando se trata de una operación de contrabando de propiedad intelectual, lo que a diferencia de las infracciones a la ley 20.000 de Control de Drogas o la ley 17.798 de Control de Armas, que sí permiten a la Policía realizar entregas controladas y medidas intrusivas, los delitos de propiedad intelectual no consideran esta posibilidad, por lo que es muy difícil que se logre dar con la organización que sostiene la operación ilícita. Esto a juicio de la Comisión, amerita un ajuste a la norma que habilite estas opciones y de esa manera habilitar la realización de operaciones encubiertas que permitan llevar a la justicia a los responsables.

Propuestas:

1. Importancia de Tecnología No Invasiva y escáner de flujo libre.

Actualmente, a nivel nacional, se cuenta con 11 camiones escáner. De estos, solo 8 están actualmente operativos, y no por mucho tiempo, debido a que su vida útil no puede superar los 10 años, ya que las empresas que otorgan el servicio de mantención y actualización de software lo hacen sólo hasta el período indicado.

Por esto, es muy importante que lleguen pronto los camiones escáner comprometidos por los gobiernos regionales a nivel país. En este sentido, es fundamental que **todos los pasos fronterizos, incluyendo los terrestres, aéreos y marítimos, se encuentren cubiertos con Tecnologías No Invasivas.** Esto permitirá detectar y prevenir: la comisión de delitos de narcotráfico, de falsificación, de trata de personas para explotación sexual, de tráficos de armas, entre otros.

Relativo a planes de inversión en esta materia, la Comisión considera relevante recomendar la instalación de Tecnología No Invasiva de flujo libre, complementando el trabajo que hoy se realiza con los escáneres. Esto debido a que el sistema actual requiere tiempos de revisión de las imágenes y disposición de personal que hacen inviable la revisión de la mayoría de la carga, y considerando que la imagen del país se ha visto perjudicada por la contaminación de la carga en viaje a EE.UU. y Europa, el contar con escáneres de flujo libre se permitirá que cada contenedor tenga una ficha en el sistema con las

imagenología de su interior, pudiendo identificar con medios probatorios si el contrabando fue cargado en el puerto de origen o durante la travesía.

2. Más personal y Capacitación de profesionales y técnicos especializados para operar nuevas tecnologías y nuevos fiscalizadores del Servicio.

En la Ley de Presupuestos de cada año debe venir contemplado los recursos económicos para el nuevo personal que va a operar, los camiones escáneres, portales, etc. Junto con aumentar las y los funcionarios del Servicio capacitados para, además, el Servicio Nacional de Aduanas, debe considerar las respectivas capacitaciones que se requieren para el personal fiscalizador del Servicio, generando un proceso de acreditación de los mismos, que incluya declaración de intereses y patrimonio, como así otras medidas de chequeo y contra chequeo del personal a cargo de las fiscalizaciones.

3. Estrategias de riesgos potenciales.

Los mecanismos de control y fiscalización varían cuando se trata de distintos tipos de mercancías. De este modo, no es lo mismo fiscalizar la exportación de contenedores de alimentos, que realizar dicha labor en contenedores que transporten vehículos, cables o madera. Así, por ejemplo, en los puertos de la región del Biobío se exportan las commodities: madera, celulosa, productos generales y perecederos. Para este tipo de mercancías se debe fortalecer el control documental y especialmente tributario, verificando facturas, guías de despacho y otros documentos, para evitar el traslado de productos obtenidos de manera ilícita, adquiridos en el negocio ilegal. Por esto, es clave identificar los riesgos potenciales e implementar estrategias específicas, para limitar el actuar delictual de las organizaciones criminales que aprovechan las debilidades de fiscalización.

4. Importancia del etiquetado en español de las mercancías que se importan y exportan en los puertos, aeropuertos y pasos fronterizos del país.

Al respecto, es necesario exigir que todos los productos que ingresan a Chile, independiente del país de procedencia, vengán etiquetados en español. Esta exigencia se debe aplicar a todas las mercancías, incluyendo alimentos, tecnología, materiales como acero, cables, etc. Esto mejorará de manera práctica la fiscalización y control que realicen los funcionarios del Servicio Nacional de

Aduana, las policías, la fiscalía, y en general de todos aquellos que estén encargados de estos procesos fiscalizatorios.

5. Importancia de los binomios caninos en la prevención de delitos en todos los pasos fronterizos.

Una de las estrategias para combatir y prevenir la comisión de delitos en nuestros puertos, aeropuertos y fronteras, está conformada por los **binomios caninos**, que provienen de la escuela de canes de Aduanas, ubicada en la comuna de Los Andes, donde se entrena no solo al can, sino que también, se capacita al binomio; es decir, al funcionario o a la funcionaria que trabaja con ese animal. Este trabajo es muy importante pues, hay canes que pueden detectar hasta siete tipos de olores; con lo que puede evitarse el tráfico de armas, distintos tipos de drogas, pólvora y contrabando de divisas.

Sin embargo, no basta con reconocer la importancia de estos equipos. Además, **se debe disponer, en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres, de espacios adecuados y acondicionados** especialmente para el funcionamiento de los binomios. No sólo para el desempeño de su labor, sino también para su descanso y recreación. Se valora y recomienda a Aduanas, seguir desarrollando esta importante tarea, entrenando a un mayor número de binomios, para que estos puedan estar de manera permanente colaborando con la seguridad del país.

6. Incorporación de infraestructura obligatoria en bases de licitación de puertos, aeropuertos y en general de todos los pasos fronterizos terrestres.

Uno de los principales problemas que enfrentan los puertos de nuestro país, es la falta de espacio, para implementar mayores medidas de control, tales como instalación de camiones escáner, de portales, de brigadas caninas permanentes (binomios), y en general de cualquier otro mecanismo de control que sea útil para evitar la comisión de los delitos de contrabando y narcotráfico, entre otros.

Por lo anterior, es indispensable incorporar como requisito mínimo y obligatorio en las bases de licitación de la construcción de obras, tales como puertos, aeropuertos y terminales de buses, la obligación de considerar en las obras, los espacios adecuados para la instalación de mecanismos de control, consistente en tecnologías, espacio para caniles, oficinas para policías especializadas, entre otras.

7. El narcotráfico.

Lamentablemente, el narcotráfico ha logrado ingresar a nuestro país, una nueva droga denominada Fentanilo. Recientemente, la Policía de Investigaciones detectó e incautó esta droga que ingresó por el paso *fronterizo Pino Hachado*, que no contaba con tecnología para detectar sustancias ilícitas, en la región de la Araucanía, pero esta droga fue encontrada en Concepción, también conocida como la “*droga zombie*”, por lo que es urgente e indispensable que desde el gobierno se implementen todas las medidas tendientes a detectar, prevenir, y también, a sancionar estos delitos. En este sentido, cobra especial importancia que el Ejecutivo, tome en cuenta las conclusiones y recomendaciones planteadas por esta Comisión Investigadora.

8. De la Seguridad Portuaria en general

El aumento del crimen organizado y del comercio marítimo, post pandemia COVID; la ocurrencia de delitos poco comunes, como el sicariato y la extorsión; además, del uso de armamento de guerra por parte de las bandas organizadas; y la piratería, con el evidente daño a la propiedad intelectual y también a las arcas fiscales son sólo algunas de las señales del deterioro de las condiciones de seguridad del país que debe ir acompañado de los debidos planes de inversión para impedir que los puertos del país sean una oportunidad de negocio del crimen internacional.

De hecho, el fiscal Nacional, Ángel Valencia, en mayo de este año declaró a los medios que cerca del 90% del comercio mundial se realiza a través de contenedores marítimos, de los cuales, menos del 2% son inspeccionados físicamente. En Chile, en tanto, la carga que pasa por inspección física es en promedio un 3.8% del total.

Esta es una realidad preocupante, ya que nuestras fronteras se vuelven permeables, permitiendo el ingreso de mercancías prohibidas y la salida de otras en que han sido obtenidas a través de ilícitos, como es el caso de la madera en el sur y el cobre en el norte, donde las bandas organizadas cada día se especializan más.

La seguridad portuaria hoy no se puede descuidar. Es imprescindible contar con la más alta tecnología, aumentar el número de camiones escáneres y el personal capacitado para que los opere, con los espacios adecuados para que desarrollen su función y óptimas condiciones para su bienestar; lo mismo para los binomios.

No menor es la necesidad de mejorar la coordinación entre servicios, el intercambio de información y el control documental. La seguridad portuaria tiene especial importancia en un mundo globalizado, donde sabemos que de todo lo que



entra y sale del país, más del 90% lo realiza por los puertos, una cifra menor por vía terrestre y muy poco por la vía aérea.

LAS CONSIDERACIONES Y CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN FUERON APROBADAS POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS FRANCESCA MUÑOZ Y CAMILA ROJAS Y LOS DIPUTADOS SEÑORES JORGE BRITO, ANDRÉS CELIS, LUIS SÁNCHEZ Y LUIS CUELLO (REEMPLAZO DE LA DIPUTADA SEÑORA DANIELA SERRANO).

V.- DIPUTADO INFORMANTE.-

LA COMISIÓN DESIGNÓ COMO DIPUTADO INFORMANTE A DON JORGE BRITO HASBÚN.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 8, 22 y 28 de agosto; 4 de septiembre; 2, 13 y 23 de octubre, 6 y 20 de noviembre de 2023, con la asistencia de las siguientes señoras y señores diputados: Jorge Brito Hasbún, Miguel Ángel Calisto Águila, Álvaro Carter Fernández, Andrés Celis Montt, Tomás De Remetería, Carolina Marzán Pinto, Francesca Muñoz González, Ximena Ossandón Irarrázaval, Camila Rojas Valderrama, Luis Sánchez Ossa, Daniela Serrano Salazar, Marco Antonio Sulantay Olivares y Alberto Undurraga Vicuña.

SALA DE LA COMISIÓN, a 20 de noviembre de 2023.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión

