

SESIÓN 6ª ORDINARIA DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA (CEI 25) ENCARGADA DE RECOPIRAR ANTECEDENTES SOBRE LOS ACTOS DEL GOBIERNO ENTRE LOS AÑOS 2018 Y 2023, EN RELACIÓN CON EL RESGUARDO Y FISCALIZACIÓN DE LA SEGURIDAD PORTUARIA EN LAS VÍAS MARÍTIMAS DE ENTRADA Y SALIDA DEL TERRITORIO NACIONAL, CORRESPONDIENTE A LA 371ª LEGISLATURA, CELEBRADA EL DÍA LUNES 23 DE OCTUBRE DE 2023, DE 11:34 A 12:03 HORAS

SUMARIO: Se escuchó sobre la materia de investigación al señor Fernando Aguirre, Gerente General de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., CAMPORT.

I.- PRESIDENCIA

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

II.- ASISTENCIA

Asistieron en forma presencial, las diputadas integrantes de la comisión señoras Carolina Marzán y Ximena Ossandón Irrarrázaval; y los diputados señores Jorge Brito Hasbún, Miguel Mellado en reemplazo del diputado Andrés Celis y Luis Sánchez Ossa.

Asistieron en forma telemática, las diputadas integrantes de la comisión señoras Daniela Serrano Salazar, Camila Rojas Valderrama y Francesca Muñoz González; y los diputados integrantes de la comisión señores Alberto Undurraga Vicuña y Álvaro Carter Fernández.

Asistieron como invitados en forma telemática, el señor José Fernando Aguirre, Gerente General y el señor Pablo Jeanneret, Gerente de Facilitación y Operaciones de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., CAMPORT.

III.- VARIOS

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

IV.- CUENTA

Se han recibido los siguientes documentos:

1.- **Oficio N°18.856** del Secretario General de la Cámara, informando que se accedió a la solicitud de prórroga del plazo de vigencia de la Comisión que US. preside, por quince días, a contar del 12 de octubre, esto es, hasta el 2 de noviembre de 2023, para dar cumplimiento a su cometido.

- **Se tomó conocimiento**

2.- Carta de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G (CAMPORT) donde sugieren algunas medidas y mejoras necesarias para contribuir a mitigar los problemas en materia de seguridad portuaria.

- **Se tomó conocimiento**

3.- Reemplazo para esta sesión del diputado Andrés Celis por el diputado Miguel Mellado.

- **Se tomó conocimiento**

V.- ACUERDOS

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

1.- VISITA DE LA DIPUTADA MUÑOZ CON LAS DIPUTADAS Y DIPUTADOS QUE LA PUEDAN ACOMPAÑAR A ALGÚN PUERTO DEL BIOBÍO, CON FECHA A DEFINIR.

2.- SE FIJÓ COMO ESTRUCTURA DEL INFORME: ANTECEDENTES, HALLAZGOS, CONCLUSIONES Y PROPOSICIONES.

VI.- ORDEN DEL DÍA:

La comisión se reunió con el propósito de escuchar, al señor Fernando Aguirre, Gerente General de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., CAMPORT, quienes expusieron al tenor de la materia contenida en el mandato.

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

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

SESIÓN EN FORMATO MIXTO:

(Presencial y vía telemática)

Sesión 6ª, celebrada en lunes 23 de octubre de 2023,
de 11:32 a 12:08 horas.

Preside el diputado señor Jorge Brito.

Asisten las diputadas señoras Carolina Marzán, Francesca Muñoz, Ximena Ossandón, Camila Rojas y Daniela Serrano, y los diputados señores Álvaro Carter, Miguel Mellado, Luis Sánchez y Alberto Undurraga.

Concurren, en calidad de invitados, el gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Campport), señor José Fernando Aguirre, acompañado por el gerente de Facilitación y Operaciones, señor Pablo Jeanneret.

TEXTO DEL DEBATE

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

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

El acta de la sesión 4ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 5ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

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

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra sobre puntos varios.

Ofrezco la palabra.

Informo a la comisión que la diputada Francesca Muñoz había solicitado que adoptáramos el acuerdo de autorizar a una delegación de la comisión, liderada por ella, para visitar los puertos de la Región del Biobío, por ser una comuna de su distrito. Le pregunté por cuál de los tres puertos en particular y ella me indicó que es un tema a convenir por parte de la comisión. Si hay más integrantes que pudiesen estar disponibles, sería importante que intentemos proponer una fecha para tal efecto. No sé cómo operaría con la Secretaría.

El señor **FUENTES** (Secretario).- Señor Presidente, cabe precisar que el plazo de funcionamiento de la comisión es hasta el 2 de noviembre. Si queremos sesionar en la semana distrital, necesitamos autorización de los Comités Parlamentarios.

El señor **BRITO** (Presidente).- Si les parece, ¿habría acuerdo para autorizar a la diputada Francesca Muñoz para

que realice dicha visita en nombre de la comisión y, eventualmente, algún otro integrante pueda acompañarla?

Acordado.

Respecto del informe, quiero proponer la misma estructura de elaboración que hemos utilizado en otras comisiones investigadoras.

Primero, los antecedentes; segundo, los principales hallazgos, y, tercero, las conclusiones y recomendaciones. Entendiendo que los antecedentes son todas las informaciones que las distintas fuentes han proporcionado a la comisión; los principales hallazgos son aquellos temas en los cuales hacemos énfasis o alguna reflexión, y las conclusiones y recomendaciones se explican por sí mismas, en vista de -valga la redundancia- las conclusiones y recomendaciones de los planes de inversión y los cambios en la normativa vigente.

¿Habría acuerdo para adoptar esa metodología?

Acordado.

Corresponde recibir al gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), señor José Fernando Aguirre, acompañado por el gerente de Facilitación y Operaciones de la misma entidad, señor Pablo Jeanneret, quienes asisten de manera telemática a esta Comisión Especial Investigadora de Seguridad Portuaria.

Aprovechamos de saludar a quienes están conectados vía temática, al diputado señor Alberto Undurraga y a la diputada señora Daniela Serrano, y de manera presencial, a la diputada señora Ximena Ossandón y al diputado señor Miguel Mellado.

Nuestros invitados tienen un tiempo de exposición de aproximadamente quince minutos, para luego atender algunas preguntas o abrir debate respecto de sus planteamientos. Les agradezco por su proactividad y por habernos escrito para presentar esta exposición. Obviamente, vuestra participación es importante para la Cámara de Diputadas y Diputados.

Tiene la palabra el señor José Fernando Aguirre, gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile.

El señor **AGUIRRE** (gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile) [vía telemática].- Señor Presidente, primero, agradezco que nos reciban y saludo a todos los diputados y las diputadas.

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

Sin duda, 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 estamos enfrentados hoy en Chile.

Ahora bien, ¿qué están haciendo nuestros socios para mitigar los efectos de este problema? Primero, en los recintos portuarios, extraportuarios y almacenes, nuestros 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.

Entendemos 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, creemos que el aporte lo podemos hacer en el diseño y propuestas de medidas, incluso generar una instancia de trabajo en conjunto con el

sector estatal para abordar este problema. Nos parece que ese debería ser el camino, que es lo que proponemos.

Dentro de las propuestas que sometemos 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 nosotros 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 sugerimos, aun cuando estamos 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. Creemos 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, nuestros 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 mi mercadería para ser exportada, la naviera me pasa el sello y tengo 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 nuestro país, la adulteración de la carga ocurre en ese trayecto.

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, manifestamos nuestra plena disposición a colaborar con la comisión investigadora y con todas las recomendaciones que de ella surjan y proponemos 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.

Esa es nuestra presentación, Presidente.

El señor **BRITO** (Presidente).- Muchas gracias, señor Fernando Aguirre, gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport).

Tiene la palabra la diputada Ximena Ossandón.

La señora **OSSANDÓN** (doña Ximena).- Señor Presidente, por su intermedio, saludo a nuestro invitado y agradezco su exposición, pues son muy interesantes las propuestas que nos formula.

Para entender bien, en cuanto al fortalecimiento del ISPS y aumentar la frecuencia, me gustaría saber qué implica esa revisión que se hace cada cinco años.

En cuanto a aumentar la revisión de la carga, que claramente creo que estamos todos de acuerdo, me gustaría saber cómo se hace para no dañar la rapidez con que funciona un puerto. Sé que los puertos se miden por la eficiencia de carga, descarga, etcétera.

Asimismo, explicar cómo se hace en aquellos países que revisan el ciento por ciento de la carga, porque, por lo que hemos visto, entiendo que solo es fiscalizado el 3 por ciento. ¿Cómo se hace en esos lugares? Si tienen visitas técnicas, si es a través de escáner, si es a través de personas, en fin.

Me queda clarísimo lo relacionado con el sello, que creo es algo bastante más fácil de solucionar que los otros problemas.

Como dije, agradezco la exposición.

El señor **BRITO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Miguel Mellado.

El señor **MELLADO** (don Miguel).- Señor Presidente, la diputada me interpreta ciento por ciento, pero quiero preguntar cuáles son los países que controlan el ciento por ciento de la carga que ingresa y cómo lo hacen, cuál es el ejemplo que nos pueden dar para evaluar cuántos recursos destinan y cómo ayudan los mismos barcos que, a veces, tienen días o semanas la carga arriba, para ver qué traen esos container. Agradeceré que nuestro invitado

nos ejemplifique qué pasa en otros países donde se controla el ciento por ciento de la carga.

Es bueno que haya mayor fiscalización, pero hay que copiar lo bueno. Si efectivamente hay quienes pueden controlar el ciento por ciento de la carga sin demorar el tráfico de ingreso y salida del país.

Creo que esta lucha debe darse no solamente por el tema de la seguridad, sino que, también, por el comercio ilegal que ingresa a Chile.

El señor **BRITO** (Presidente).- Muy bien.

Por mi parte, compartiendo lo que se ha planteado, quisiera conocer los casos de los países en los cuales la fiscalización es tan alta.

Saber cuáles son las sanciones que se han aplicado a algunas navieras. Me refiero a esas sanciones a las que hizo referencia como ejemplo de casos en los cuales se ha responsabilizado a la empresa cuando se han detectado operaciones de contrabando en los tráficos marítimos bajo su responsabilidad.

¿Quién ha establecido esas sanciones y qué tipo de sanciones son?

Tiene la palabra el señor Fernando Aguirre.

El señor **AGUIRRE** (gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile) [vía telemática].- Señor Presidente, muchas gracias.

Respecto de cómo se aumenta el porcentaje de revisión de la carga, bueno, comprando mucho más equipo, porque, evidentemente, si tengo un escáner y debo pasar todos los contenedores revisados por un escáner, eso va a generar una cola interminable, lo cual es inadecuado. Pero comprando una mayor cantidad de escáner, uno puede 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, obviamente. Eso es así de todas maneras.

¿Qué países hacen eso? Nosotros tenemos un *benchmarking*, que me comprometo a enviarlo apenas termine la sesión al Secretario de la comisión, donde hicimos una revisión de todos los países latinoamericanos. De los que me acuerdo, Colombia 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. De hecho, 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, 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 proponemos 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 nos 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.

El señor **BRITO** (Presidente).- Perfecto, muchas gracias.

El señor **AGUIRRE** (gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile) [vía telemática]- Señor Presidente, las navieras no pueden abrir un contenedor. No saben lo que va en el contenedor. Ellos asumen -y todo el mundo asume- que va lo que dice el manifiesto que indica el exportador.

El señor **BRITO** (Presidente).- Le agradecemos enviarnos el estudio comparado de cuánto se revisa. Me da la impresión de que eso tiene que ser aplicando la otra tecnología -que aún no tenemos en Chile- de escáner de flujo continuo en que no necesariamente todas las imágenes se van analizando en el momento, pero sirve para hacer trazabilidad en los contenedores. Si tenemos esa radiografía, se puede analizar con el puerto de destino o con algún control en el trayecto. Eso también permite identificar si la carga fue contaminada en el camino o fue cargada desde el puerto de inicio.

Señor Aguirre, respecto de la realidad de nuestro país, ¿tienen alguna visión sobre cuál es la situación de los puertos en Chile, en algunos en particular, o una visión más global?

Tiene la palabra la diputada Carolina Marzán.

La señora **MARZÁN** (doña Carolina).- Señor Presidente, quiero saludar a los invitados. Estaba en la Comisión de Agricultura, pero venía escuchando. Por eso, no sé si voy a repetir alguna pregunta.

Respecto de la falsificación de los sellos, ¿se da tanto con la mercadería que entra como con la que sale? ¿Cuál es el protocolo una vez que se descubre que un sello es falsificado?

Muchas gracias.

El señor **BRITO** (Presidente).- Tiene la palabra don Fernando Aguirre.

El señor **AGUIRRE** (gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile) [vía telemática].- Señor Presidente, 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.

Cuando estamos en Chile se da aviso 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 da aviso a las autoridades y el contenedor no puede ser movido ni puede ser abierto.

El señor **BRITO** (Presidente).- Y en cuanto a la situación de los puertos, particularmente, de las posibilidades de mejora, nosotros hemos escuchado que ha habido dificultades, muchas veces para establecer cuál es la gobernanza apropiada en la actividad en los puertos, sin afectar el tráfico marítimo.

No sé si tiene alguna reflexión al respecto.

El señor **AGUIRRE** (gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile) [vía telemática].- Señor Presidente, la gobernanza actual no es perfecta, pero tampoco es tan mala.

Hay 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.

La gobernanza actual no es perfecta, pero tampoco es tan mala, y con lo que hay se puede perfectamente mejorar esta situación que estamos conversando.

Respecto de una visión un poco más general de los puertos nacionales, aquí 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, aquí ocurre de todo.

Es difícil saber la magnitud de esto, porque uno no sabe exactamente cuánto es la cantidad de droga que se comercializa en forma ilícita.

El señor **BRITO** (Presidente).- Muy bien, muchas gracias.

Si no hay más consultas, agradecemos la presentación de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile S.A., Campport, en voz del señor José Fernando Aguirre, gerente general, quien concurrió junto al señor Pablo Jeanneret, gerente de Facilitación y Operaciones.

Agradecemos que se contactaran con la comisión y por haber enviado sus propuestas. Quedamos en espera del informe del estudio comparado respecto de la realidad de otros países de la región. Aprovecho de señalar que si hay algún otro antecedente que consideren relevante, nos lo pueden hacer llegar hasta el 2 de noviembre porque, a partir de esa fecha, comenzaremos a redactar la síntesis del informe de la comisión.

Nuevamente, les damos las gracias y saludamos a todo su equipo.

El señor **AGUIRRE** (gerente general de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile S.A., Campport) [vía telemática].- Muchas gracias a ustedes por recibirnos.

Hasta luego.

El señor **BRITO** (Presidente).- Hasta luego.

Tiene la palabra la diputada Francesca Muñoz.

La señora **MUÑOZ** (doña Francesca) [vía telemática].- Señor Presidente, quiero solicitar formalmente -antes de que termine el trabajo de la comisión- que realicemos una visita inspectiva en la Región del Biobío. Eso es algo que ya le planteé, señor Presidente.

Tengo entendido que se iba a visitar otros lugares, otras regiones, pero, por mi parte, les pido que visiten la Región del Biobío y los puertos que ahí tenemos.

Tal vez el señor Secretario nos puede entregar información al respecto.

El señor **BRITO** (Presidente).- Encantado, diputada Muñoz. De hecho, al inicio de la sesión planteé la posibilidad de adoptar ese acuerdo. Pero, ya que no podemos asegurar el *quorum* necesario para ello, acordamos autorizar que la comisión realice una visita liderada por usted, acompañada por quienes podamos concurrir.

Sin embargo, hay que considerar los plazos de funcionamiento de la comisión y por eso la visita debe realizarse, como señala el señor Secretario, durante la presente semana, con el objeto de que se incorpore el resultado de esta, en el informe que vamos a emitir.

¿Tiene que ser esta semana o puede ser antes del 2 de noviembre, señor Secretario?

El señor **FUENTES** (Secretario).- Sí, Presidente, tiene que ser esta semana porque la semana distrital se inicia el 30 de octubre, y se requiere el permiso de los Comités Parlamentarios para sesionar en semana distrital.

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

Entonces, vamos a coordinar la forma en que se podría realizar. Aun así, ya estaría adoptado el acuerdo para autorizar la visita dentro de los plazos de funcionamiento de la comisión.

¿Le parece?

La señora **MUÑOZ** (doña Francesca) [vía telemática].-
Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **BRITO** (Presidente).- ¿Alguna otra pregunta?

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

-Se levantó la sesión a las 12:08 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.

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

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 12:03 horas.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Abogado Secretario de la Comisión