

REQUIERE A BODEGAS SAN FRANCISCO LIMITADA EL INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “BSF – LO AGUIRRE”, BAJO APERCIBIMIENTO DE SANCIÓN; TIENE POR PRESENTADO CRONOGRAMA DE INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “BSF – LO AGUIRRE”; Y REQUIERE INFORMACIÓN QUE INDICA, PREVIO A RESOLVER.

RESOLUCIÓN EXENTA Nº 2713

SANTIAGO, 29 de diciembre de 2021

VISTOS:

Lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley N°20.417, que establece la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “LOSMA”); en la Ley N°19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante “Ley N°19.300”); en el Decreto Supremo N°40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente que fija el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “RSEIA”); en la Ley N°19.880, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en la Resolución Exenta N°769, de 2015, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que establece el Instructivo para la Tramitación de los Requerimientos de Ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en la Ley N°18.834 que Aprueba el Estatuto Administrativo; en el Decreto con Fuerza de Ley N°3, de 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N°2124, de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que fija su organización interna; en el Decreto N°31, de 2019, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra Superintendente; en la Resolución Exenta RA 119123/129/2019, de 2019, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que nombra Fiscal; en la Resolución Exenta N°287, de 2020, que establece el orden de subrogancia para el cargo de Fiscal; en la Resolución Exenta RA 119123/45/2021, de 2021, de la Superintendencia del Medio Ambiente que nombra Jefa del Departamento Jurídico; en la Resolución Exenta N°1158, de 2021, que establece orden de subrogancia para el cargo de Jefe/a del Departamento Jurídico; en el expediente de requerimiento de ingreso al SEIA rol REQ-024-2020; y en la Resolución N°7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES GENERALES

1° La Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “SMA” o “Superintendencia”) fue creada para ejecutar, organizar y coordinar el seguimiento y fiscalización de las Resoluciones de Calificación Ambiental, de las medidas de los Planes de Prevención y, o de Descontaminación Ambiental, del contenido de las Normas de Calidad Ambiental y Normas de Emisión, y de los Planes de Manejo, cuando corresponda, y de todos aquellos otros instrumentos de carácter ambiental que establece la ley, así como imponer sanciones en caso que se constaten infracciones de su competencia.

2° Los literales i) y j) del artículo 3° de la LOSMA establecen que esta Superintendencia tiene, entre otras funciones y atribuciones, la de requerir, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, “SEA”), mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción a los titulares de proyectos nuevos o de resoluciones de calificación ambiental (en adelante, “RCA”), que sometan al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”) los proyectos, modificaciones o ampliaciones que, conforme al artículo 10 de la Ley N°19.300, requieran contar con una resolución de calificación ambiental.

3° El artículo 8° de la Ley N°19.300, indica que *“los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental (...)”*. Por su parte, el artículo 10 de la mencionada Ley, establece un listado de los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que, por tanto, previo a ejecutarse, deberán someterse al SEIA.

4° Por otra parte, requerir el ingreso de un proyecto que ha eludido el SEIA, es una medida correctiva ordenada por la SMA en el marco de sus facultades de fiscalización, y que se adopta a través del inicio de un procedimiento administrativo especial, el cual no obsta ni impide el posterior inicio de un procedimiento sancionatorio ambiental, para efectos de imponer las sanciones que correspondan por los incumplimientos normativos incurridos por un titular, en atención al lapso de tiempo en que ejecutó irregularmente su actividad.

5° Lo anterior, ha sido reconocido por la jurisprudencia de la Contraloría General de la República, Dictamen N°18602 de 2017 al señalar que *“(...) es menester puntualizar que la circunstancia que el titular someta voluntariamente su proyecto o actividad al SEIA después de iniciada su ejecución, es sin perjuicio de la sanción que la SMA pueda imponerle con arreglo al artículo 35, letra b), de su ley orgánica, como también de la responsabilidad por daño ambiental que haya podido originarse a su respecto a causa de tal ejecución irregular”*.

6° En aplicación de estas competencias, en lo sucesivo se expondrán una serie de antecedentes que le permiten a esta Superintendencia **requerir, bajo apercibimiento de sanción, a la Bodegas San Francisco Limitada, el ingreso al SEIA del proyecto “BSF – Lo Aguirre”**, dado que corresponde a un proyecto que cumple con lo establecido en el artículo 10° letra e) y, eventualmente, letra h) de la Ley N°19.300, y específicamente, con los requisitos desarrollados en el literal e.3) y en el literal h.2) del artículo 3° del RSEIA.

II. DENUNCIA Y ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL

7° Con fecha 28 de mayo de 2018, doña Gisela Vila Ruz, concejala de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel, presentó una denuncia ante la SMA, en contra de una serie de empresas dedicadas, entre otros, a la logística y arriendo de bodegas y almacenamiento y distribución de vehículos en la comuna de Pudahuel. Entre las empresas denunciadas se encontraba el titular.

8° Según narra la denunciante, *“desde 1999 la empresa Bodegas San Francisco ha construido cinco centros logísticos en la comuna de Pudahuel”,* y ninguno de esos centros han ingresado al SEIA, pese a que, según sostiene, *“por su tamaño y forma de operación caerían en la categoría “terminal de camiones” (...); o bien en la categoría de “proyecto industrial””*. En particular, el centro logístico Lo Aguirre, señala, tendría una capacidad para construir

450.000 m² de bodegas en un terreno de 50 hectáreas, encontrándose en funcionamiento ya su primera, desde 2017. Acompaña a su presentación fotografías de lo que serían sitios de carga/descarga y estacionamientos, además de referencias a declaraciones en los sitios electrónicos del titular.

9° Revisados los antecedentes y mérito de la denuncia, mediante Ord.N°1397, de 4 de junio de 2018, la SMA comunicó a la denunciante que su reclamo había sido ingresado al sistema interno de la SMA bajo el ID 223-XIII-2018. A raíz de este reclamo, para abordar el caso del centro denunciado Lo Aguirre, se generó el informe de fiscalización ambiental DFZ-2020-321-XIII-SRCA.

10° En el marco de esta investigación, la SMA realizó una revisión documental exhaustiva, que incluyó un requerimiento especial de información al titular, efectuado a través de Resolución Exenta N°740, de 7 de mayo de 2020. En su respuesta al aludido requerimiento, mediante carta de fecha 1 de junio de 2020, el titular acompañó antecedentes sobre la fecha de inicio, superficie, identificación de los predios, layout, estacionamientos, certificados de edificación, potencia instalada y certificados de instalación eléctrica del proyecto.

11° Además, se contrastaron imágenes de *Google Earth* del área del proyecto, de diferentes épocas.

12° A partir de lo anterior, se pudo comprobar que en el lugar existe un centro de las siguientes características:

(i) El proyecto se ubica en la Ruta 68, kilómetro 16.6, comuna de Pudahuel, Región Metropolitana.

(ii) El proyecto inició su construcción en el año 2014, y se encuentra actualmente en estado “de construcción”.

(iii) El proyecto cuenta con una superficie total de 110,7 hectáreas, correspondientes a los predios roles 2908-13; 2908-14 y 2908-52, donde se han construido 16,5 hectáreas.

(iv) El proyecto consiste en un centro logístico de almacenamiento y distribución, que actualmente cuenta con:

- 19 bodegas de 5.000 m², 5 bodegas de 7.000 m², 2 bodegas de 2.500 m² distribuidas en 4 naves, más 92 bodegas de entre 250 m² y 1.000 m² distribuidas en 4 naves.

- Infraestructura de almacenaje y transferencia de carga, en particular, bodegas, rampas para la carga y descarga de camiones y andenes, según dan cuenta las imágenes y descripción del sitio web del proyecto. Además, el Certificado de recepción definitiva de obras de edificación N°007/2019, corrobora que la obra corresponde a un centro de distribución mayorista, lo cual implica la existencia de ese tipo de infraestructura para su funcionamiento.

- 495 estacionamientos de vehículos, la mayoría de ellos ubicados en un sector de la superficie del proyecto, y 50 estacionamientos declarados por el titular como estacionamientos de camiones, distribuidos en tres sectores.

- Sistema eléctrico, con un empalme eléctrico de 440 kW, según acredita el Certificado TE-1, folio 1191178, e instalación de postes, según dan cuenta las fotografías del sitio web del proyecto.

- Red de agua potable, teniendo autorizadas obras para una dotación de 540 trabajadores, según consta en la Resolución Exenta N°15133, del 09 de julio de 2018, de la Seremi de Salud.
- Alcantarillado, contando con recepción de empalme a la red de alcantarillado, según consta en el certificado N°01/2019 de Izarra Aguas S.A.
- Vías públicas que no están incluidas en la Red Vial Nacional de la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Obras Públicas (donde para el área del proyecto se observa solo la vía G-200, correspondiente a la ruta 68), identificadas en el layout proporcionado por el titular, a saber: (i) Calle Lo Aguirre Sur, por la cual se accede al centro; (ii) Av. Rinconada, y (iii) Av. Pedro de Arextabala, que empalma con Av. Rinconada.
- Pavimentación de los caminos internos, según se observa en las fotografías del sitio web de Bodegas San Francisco, lo cual es corroborado en relación al menos al acceso de la propiedad, según el certificado de recepción definitiva de obras de edificación N°007/2019, emitido por la I. Municipalidad de Pudahuel, que da cuenta de la emisión de una boleta de garantía de la municipalidad por el concepto de “Garantización certificado de pavimentación emitido por el SERVIU Metropolitano”.

III. HIPÓTESIS DE ELUSIÓN Y EL INICIO DEL PROCEDIMIENTO DE REQUERIMIENTO DE INGRESO AL SEIA

13° Los antecedentes levantados en la investigación fueron contrastados con las tipologías de ingreso al SEIA definidas en el artículo 10 de la Ley N°19.300, en particular, con las de los literales e) y h), eventualmente aplicables al proyecto en razón de sus características.

14° Dichas tipologías son desarrolladas en el artículo 3° del RSEIA, que en lo pertinente, señala que:

“Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al SEIA, son los siguientes: (...)

e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles (...)

e.3. Se entenderá por terminales de camiones aquellos recintos que se destinen para el estacionamiento de camiones, que cuenten con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga y cuya capacidad sea igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados.(...)

h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten zonas declaradas latentes o saturadas.

h.2) Se entenderá por proyectos industriales aquellas urbanizaciones y/o loteos con destino industrial de una superficie igual o mayor a veinte hectáreas (20 ha) (...).”

15° A la luz de estos preceptos, se concluyó que el proyecto se encontraría dentro de la causal de ingreso al SEIA de la letra e.3), ya que consiste en un terminal de camiones, y eventualmente se configurará a su respecto la causal de la letra h.2), por tratarse de un proyecto industrial, de acuerdo al siguiente razonamiento:

(i) **Con respecto a la tipología del literal e.3)**

del artículo 3° del RSEIA:

- **Se trata de un recinto destinado al estacionamiento de camiones.** Tres sectores de la superficie del proyecto, se encuentran asignados en forma permanente para que ahí se aparquen camiones, según se identifica en el layout del proyecto. Los sitios para tal efecto se encuentran demarcados. En dichos sitios, los vehículos permanecen paralizados por un período mayor al necesario para fines de descarga o similares (tiempo de espera indeterminado, previo al uso de los andenes de carga y descarga), por lo tanto, dichos sitios calificarían como estacionamiento, según el sentido natural y obvio del concepto, las definiciones de la normativa de tránsito y los objetivos que se desprenden del análisis de la tipología.

- **El proyecto cuenta con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga.** En el sitio existen edificaciones (principalmente bodegas) e instalaciones (principalmente rampas) que permiten guardar la carga que transportan los vehículos, así como su traspaso de un vehículo a otro o a algún depósito.

- **La capacidad de estacionamientos de camiones es igual o superior a 50 sitios.** Los espacios demarcados para estacionamiento de camiones en el layout, así como la propia declaración del titular, dan cuenta que en el proyecto puedan alojarse, simultáneamente, 50 camiones.

- **Los sitios son aptos para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados.** Las características constructivas y dimensiones de los espacios destinados al alojamiento de camiones en el sitio son idóneos para recibir camiones, esto es, vehículos medianos o pesados (aquellos cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 2.700 Kg, de acuerdo al Decreto N°54, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones –artículo 1°, letra b–, y al Decreto N°55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que se señala que corresponden a vehículos pesados aquellos cuyo peso bruto o vehicular igual o superior a 3.860 kg –artículo 1°, letra b).

(ii) **Con respecto a la tipología del literal h.2)**

del artículo 3° del RSEIA:

- **El proyecto se emplaza en un predio ubicado en la Región Metropolitana, declarada Zona Saturada** (a) por el Decreto Supremo N°131, de 1996, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, por cuatro contaminantes atmosféricos, a saber: material particulado respirable MP10, partículas totales en suspensión, ozono y monóxido de carbono y Zona Latente por los elevados niveles de dióxido de nitrógeno presentes en el aire, y (b) por el Decreto Supremo N°67, de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, por material particulado fino respirable MP2,5, como concentración de 24 horas.

- **Se trata de una urbanización,** según se define en los artículos 1.1.2 y 2.2.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (en adelante, “OGUC”) en relación al artículo 134 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (en adelante, “LGUC”). Conforme a tales preceptos, constituyen urbanización la ejecución o ampliación de las obras de infraestructura y ornato señaladas en el artículo 134 de la LGUC, que se ejecutan en el espacio público existente, al interior de un predio en las vías contempladas en un proyecto de loteo, o en el área del predio que estuviere afecta a utilidad pública por el Instrumento de Planificación Territorial respectivo. Las obras del artículo 134 son: pavimento de las calles y pasajes, las plantaciones y obras de ornato, las instalaciones sanitarias y energéticas, con sus obras de alimentación y desagües de aguas servidas y de aguas lluvias, y las obras de defensa y de servicio del terreno. En el presente caso, se han ejecutado a lo menos, obras de pavimentación e instalaciones sanitarias y energéticas, según dan cuenta los certificados e imágenes citadas en el considerando 8° de la presente Resolución. Además, estas obras se han ejecutado, al menos en parte, en espacios que son identificados por el propio titular como “públicos”, a saber, las vías

habilitadas por el propio titular (Calle Lo Aguirre Sur, Av. Rinconada, y Av. Pedro de Arextabala), a lo cual se suma que de la boleta de garantía por concepto de “Garantización certificado de pavimentación emitido por el SERIVU Metropolitano” incluido en el Certificado de recepción definitiva de obras de edificación N°007/2019 emitido por la I. Municipalidad de Pudahuel, se infiere que el titular ejecutó estas obras en calles de tuición del SERVIU Metropolitano, es decir, públicas.

- **Tiene un destino industrial.** Las actividades y obras del centro se relacionan directamente con la industria, ya que, por sus características y envergadura, reseñadas en el considerando 8°, permiten el almacenamiento de bienes provenientes de actividades productivas. Además, cabe señalar que de acuerdo al artículo 2.1.28 de la OGUC, *“aquellas instalaciones de impacto similar al industrial, tales como grandes depósitos, talleres o bodegas industriales”*, se consideran por sí mismas como actividades de tipo productivo. En ese sentido y en el contexto de la evaluación de impacto ambiental del proyecto por una tipología de ingreso al SEIA directamente relacionada con el urbanismo y la construcción –reguladas en dicha ordenanza–, las edificaciones de bodegaje y almacenamiento con las características y envergadura señaladas, consisten precisamente en obras y actividades de carácter industrial, para estos efectos.

- El proyecto actualmente cuenta con 16,5 hectáreas edificadas, sin embargo, se encuentra aún en construcción, lo que considerando la extensión total del terreno –110,7 hectáreas– permite suponer **se superará el umbral de 20 hectáreas** del literal en análisis.

16° En consecuencia, mediante Resolución Exenta N°1323, de fecha 03 de agosto de 2020 (en adelante, “RE N°1323/2020”), la SMA dio inicio a un procedimiento de requerimiento de ingreso al SEIA en contra del titular, en relación al proyecto. En el marco de dicho procedimiento, se confirió traslado al titular para que, en el plazo de 15 días hábiles, hiciera valer las observaciones, alegaciones o pruebas que estimara pertinentes. Dicho plazo fue extendido por 07 días hábiles, a solicitud del titular, a través de Resolución Exenta N°1759, de 03 de septiembre de 2020.

17° Asimismo, mediante el Oficio Ordinario N°1982, de la misma fecha, se solicitó el pronunciamiento del SEA respecto a las tipologías configuradas para el proyecto. Dicha solicitud fue reiterada por la SMA, con fechas 06 de enero y 04 de junio de 2021.

IV. TRASLADO, OBSERVACIONES Y ALEGACIONES DEL TITULAR

18° Encontrándose dentro de plazo, con fecha 17 de septiembre de 2020, el titular evacuó el referido traslado, argumentando en síntesis lo siguiente, en relación a las hipótesis de elusión levantadas:

(i) Respecto al literal e.3) del artículo 3° del RSEIA, sostiene:

- El proyecto no “está destinado”, como exige la causal, al “alojamiento” de camiones, ya que no existe depósito y guardería de los mismos.

- Los camiones que ingresan al proyecto permanecen en su interior por un periodo acotado de tiempo y siempre en vinculación con las operaciones de carga y descarga de mercaderías. Esto se debe a que la detención de camiones por un tiempo mayor al estrictamente necesario para efectuar labores de carga y descarga obstaculiza

las operaciones logísticas de otros usuarios-clientes, haciendo más lento el proceso de despacho, perjudicando la rapidez que las operaciones logísticas requieren.

- Por otra parte, la destinación, recalca, es el requisito fundante de la aplicación de la tipología, y no sus características constructivas.

- El titular no posee una flota de camiones propia que requiera guardar o alojar al interior del centro logístico ni presta este servicio a terceras personas. De esta forma, los sitios de estacionamientos de camiones demarcados no corresponden a lugares destinados para que camiones se estacionen ahí de manera indefinida o desvinculada de las actividades de carga o descarga.

- En respaldo de estas afirmaciones, incluye una tabla de flujo de camiones para el mes de noviembre de 2019, el cual correspondería al periodo de flujo más intenso del año, donde se refleja que los vehículos permanecen en el sitio por 3 horas o menos. Específicamente, del total de vehículos pesados, un 69,96% permaneció menos de tres horas; de los vehículos medianos, la cifra de vehículos que permanecieron menos de cuatro horas asciende al 78,02% de los casos. Estos tiempos de permanencia son coherentes con la duración de las operaciones de carga y descarga que se efectúan dentro del centro, dando cuenta de que el ingreso de vehículos al recinto se encuentra estrechamente vinculado a dichas operaciones.

- En la misma línea, las estadísticas del mes de noviembre de 2019 reflejan que la mayor cantidad de vehículos de forma simultánea al interior del centro se produce durante el horario de funcionamiento del proyecto, en el cual los vehículos de carga efectúan operaciones de carga y descarga, por lo que ingresan y salen del recinto. Por el contrario, fuera del horario de funcionamiento, la cantidad de vehículos de carga al interior del centro disminuye por debajo de 50 vehículos en forma simultánea.

- En la causal de ingreso al SEIA del literal e.2) del artículo 3° del RSEIA, referido a terminales de buses, se contempla explícitamente la “entrada y salida” de los mismos, cuestión que no ocurre en la tipología en análisis, de lo que se desprende que si el legislador hubiese querido exigir el ingreso al SEIA de la actividad de circulación de camiones, lo habría hecho en esos términos.

(ii) Respecto del literal h.2) del artículo 3° del RSEIA, el titular señala que:

- En el centro no se desarrollan procesos productivos de ningún tipo, encontrándose estrictamente prohibidas dichas actividades industriales en las instalaciones, por lo que el proyecto no puede asimilarse a uno industrial en los de la Ley N°19.300.

- De hecho, la normativa urbanística realiza un trato diferenciado respecto de los conceptos de “industria” y “bodega” (artículos 1.1.2, 2.1.29, 4.14.2 de la OGUC), asimilándolos en términos de impactos para efectos de la compatibilidad territorial (uso de suelo) en el artículo 2.1.28 de la OGUC, como “actividades productivas”.

- Si se considera la actividad del proyecto como industrial, se debería haber aplicado al caso la tipología del literal k) de la Ley N°19.300, lo cual expresamente se descartó por la SMA en el Memorandum S/N de fecha 17 de junio de 2020, que complementa el IFA DFZ-2020-321-XIII-SRCA.

- En la normativa urbanística, el concepto de edificio industrial se asimila al de “instalación fabril”, que se refiere a “fábricas”, cuya presencia no se verifica en la especie.

- El objeto de protección de la causal de ingreso del literal h.2) del artículo 3° del RSEIA, es prevenir los impactos que los proyectos industriales puedan generar en la calidad del aire y no aplicarse por analogía a proyectos que no tienen la posibilidad de generar dichos impactos, como sucede en la especie, donde el proyecto

“permite la reasignación eficiente del flujo de vehículos de carga, por lo que su funcionamiento contribuye a la disminución de los niveles de contaminantes en el aire que, de otra forma, generarían los camiones que tendrían que ingresar al núcleo urbano de Santiago, altamente congestionado, para descargar sus mercaderías”. Según el titular, diversos estudios que cita avalan los beneficios sociales y ambientales de centros logísticos como el del proyecto.

- El proyecto no ha ejecutado urbanizaciones, ya que para ello, debiese emplazarse en un proyecto de loteo, lo que no ocurre en la especie como supone la SMA, solamente basada en que existen distintos roles para los predios del terreno del proyecto; sino que se emplaza en una subdivisión, que por lo demás, no fue ejecutada por el titular.

- En relación a la ejecución de obras consideradas de urbanización en las vías públicas del proyecto, tampoco aplicaría la causal de ingreso al SEIA, ya que de acuerdo al instructivo del SEA para el análisis de los literales g) y h) del artículo 3° del RSEIA, se exige la concurrencia copulativa de las obras señaladas en el artículo 134 de la LGUC (obras de pavimentación de las calles y pasajes, plantaciones y obras de ornato, instalaciones sanitarias y energéticas, con sus obras de alimentación y desagües de aguas servidas y de aguas lluvias, y obras de defensa y de servicio del terreno).

(iii) Finalmente, precisa lo siguiente:

- En el IFA se confunden los conceptos de “estacionamientos” y “andenes de carga y descarga”; el proyecto no contaría con 197 estacionamientos de vehículos de carga como se sugiere, sino que con 50 sitios, los cuales, como se encontrarían destinados a complementar las operaciones logísticas desarrolladas en el centro y no a la guardería, depósito o alojamiento de camiones por periodos indefinidos de tiempo o de manera desvinculada de las operaciones de carga y descarga de mercaderías. La diferencia entre ambos conceptos, argumenta, ha sido reconocida en reiteradas ocasiones por el SEA.

- El cálculo de camiones en el proyecto por parte de la SMA, se basa en una imagen satelital de un momento específico, que no refleja la permanencia de los camiones por periodos limitados de tiempo.

- El proyecto no se podría asimilar a otros del titular, como el de “Ampliación Centro Logístico Temuco” y “Bodegas y Centro de Distribución”, que presentan otras características que exigirían su ingreso por otras causales (literal g) en el primer caso, y h.1) en el segundo, ambos del artículo 3° del RSEIA).

V. PRONUNCIAMIENTO DEL SEA

19° Posteriormente, con fecha 13 de diciembre de 2021, mediante el Oficio Ordinario N°202113102375, el Director Regional (S) del SEA de la región Metropolitana remitió a esta SMA su pronunciamiento respecto a la hipótesis de elusión del proyecto.

20° En su informe, **el SEA estimó que el proyecto debe ingresar obligatoriamente al SEIA**, en consideración a lo siguiente:

(i) En cuanto al literal e.3), explica:

- En primer lugar, esta tipología *“no exige para su verificación que exista titularidad de la actividad de transporte de camiones, sino que el destino del recinto o inmueble donde se estacionan vehículos de carga liviana y/o pesada sea el almacenamiento y transferencia de mercancías”.*

- Luego, *“la acción de estacionar, corresponde a la paralización temporal, que es mayor al tiempo de una maniobra de detención, que corresponde a la paralización breve, como lo es realizar la maniobra de recibir y dejar pasajeros”.*

- Por lo tanto, **al contemplarse al menos 50 estacionamientos para camiones, el proyecto cumple con esta tipología.**

(ii) En seguida, en cuanto al literal h.2), señala:

- El proyecto no contempla urbanización, ya que no se verifica la concurrencia copulativa de las obras del artículo 134 de la LGUC, de acuerdo a lo desarrollado por el SEA en el instructivo N°20209910245, de 13 de marzo de 2020.

- El proyecto contempla una superficie mayor a 20 hectáreas (una superficie total de 110,7 hectáreas).

- No puede acreditarse que el proyecto corresponda a una instalación industrial que genere una emisión diaria esperada de algún contaminante en los términos exigidos por el literal en análisis.

- Por lo tanto, el SEA estima que el proyecto no incurre en esta causal de ingreso al SEIA.

VI. ANÁLISIS DE LA SMA FRENTE A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS POR EL TITULAR

21° En relación a lo indicado por el titular en su escrito de alegaciones, observaciones y pruebas, la SMA estima lo siguiente:

(i) En cuanto a la aplicación de la tipología de ingreso del literal e.3) del artículo 3° del RSEIA:

- Tal como concluye el SEA, para que un espacio sea considerado de “estacionamiento” para estos efectos, basta con que los vehículos estén detenidos en dicho lugar por un tiempo superior al común para recibir y dejar pasajeros, sin la exigencia de destinación para depósito y guardería por un tiempo delimitado por otros supuestos, como pretende el titular.

- En ese sentido, la duración del proceso de carga-descarga, que puede durar hasta 3-4 horas según se desprende de los antecedentes presentados por el titular, supone una detención mayor a lo antes indicado, y por lo tanto, se configura este supuesto.

- Así, no son solo las características constructivas del sitio las que determinan el carácter de “estacionamiento”, sino también su destinación a la detención de vehículos por el tiempo indicado, que es, precisamente, lo que funda la aplicación de la tipología.

- Por otra parte, no es requisito que los camiones que se estacionan sean del mismo titular de los estacionamientos, para que los sitios puedan ser considerados como destinados a estacionamientos.

- Al mismo tiempo, no es excluyente del carácter de estacionamiento, que los sitios que se ocupan estén asociados a la carga-descarga de mercancía.

- Cabe señalar que las actividades de ingreso y salida de camiones, en este caso, viene acompañada con una detención en el establecimiento superior a la de la mera entrada y salida de vehículos, como ocurre para la aplicación literal e.2) del artículo 3° del RSEIA, relativo a la circulación permanente de buses que se detienen solo para dejar y recibir pasajeros en los andenes de los terminales.

(ii) Respecto a la aplicación de la tipología de ingreso del literal h.2) del artículo 3° del RSEIA:

- La actividad del centro es de tipo industrial, ya que, si bien no se trata de uno o más edificios donde realizan directamente actividades fabriles, al estar destinadas al almacenamiento de bienes industriales, las bodegas o depósitos se consideran como industriales, precisamente en cuanto a sus impactos asociados en general (artículo 2.1.28 de la OGUC), lo cual incluye los ambientales. Ello, específicamente, permite a la autoridad urbanística limitar la instalación de estos establecimientos, sin perjuicio de los demás alcances de esta asimilación, como, precisamente, los ambientales.

- El hecho de que el proyecto califique como industrial para estos efectos, no conlleva necesariamente la aplicación del literal k) de la Ley N°19.300, cuya procedencia se descartó de plano por la SMA ya que su exigencia se basa en la potencia instalada del establecimiento, cuestión que no se configura en este caso.

- En cuanto al objeto de la causal de ingreso del literal en análisis, asociado a las emisiones de los proyectos industriales, es el propio reglamento el que presume el impacto por la envergadura del proyecto, a partir de su extensión territorial (hectáreas abarcadas).

- Ahora bien, a la luz de los antecedentes aportados en el procedimiento, se concluye que el proyecto no corresponde a un proyecto de loteo efectuado por el titular, toda vez que no corresponde a una subdivisión territorial de ese tipo de acuerdo a la normativa aplicable y a las características de la partición y destino del terreno, y además dicha subdivisión no fue ejecutada por el titular.

- El proyecto tampoco corresponde a una urbanización, ya que, si bien se contemplan obras del artículo 134 de la LGUC, estas no se emplazan en el espacio público existente, al interior de un predio en las vías contempladas en el proyecto de loteo (puesto que como se indicó en el punto anterior, no se trata de un loteo), o en un área que se encuentra afecta a utilidad pública por el Instrumento de Planificación Territorial respectivo.

- Por lo tanto, no se configura esta causal de ingreso al SEIA.

VII. PRESENTACIÓN DEL TITULAR DE FECHA 17 DE DICIEMBRE DE 2021

22° Ahora bien, con fecha 17 de diciembre de 2021, el titular presentó un escrito ante la SMA, donde señala lo siguiente:

“No obstante que el procedimiento administrativo aún no ha concluido y sin perjuicio de las defensas y alegaciones aportadas al expediente con fecha 17 de septiembre de 2020 por esta parte, fruto de un proactivo trabajo por parte de BSF de encontrar una solución adecuada al requerimiento formulado por esta autoridad ambiental y con el objeto de dar pronto término al presente procedimiento administrativo, este titular ha optado por presentar su proyecto al SEIA, para lo cual viene en proponer el siguiente cronograma de ingreso al SEIA del proyecto:

Cronograma de ingreso al SEIA Centro Logístico Lo Aguirre

Actividad	Fecha inicio	Fecha término
Contratación de Consultor	Octubre 2020	Noviembre 2020
Elaboración EIA	Noviembre 2020	Enero 2022
Ingreso EIA al SEIA	Enero 2022	

PETICIÓN

En virtud de lo expuesto y lo establecido en el artículo 3° literal i) de la LOSMA y las demás disposiciones que resulten aplicables, al Señor FISCAL, respetuosamente solicito tener por presentado el cronograma de ingreso al SEIA propuesto, declarando la suspensión temporal del presente procedimiento administrativo de requerimiento de ingreso”.

VIII. CONCLUSIONES

23° De acuerdo a lo expuesto latamente en la presente resolución, se concluye que el proyecto “BSF – Lo Aguirre” se encuentra en elusión al SEIA, ya que ha desarrollado actividades sin contar con una RCA, en circunstancias que éstas cumplen con la tipología descrita en el literal e) del artículo 10 de la Ley N°19.300, y específicamente, con los requisitos desarrollados en el literal e.3) del artículo 3° del RSEIA.

24° Si bien el titular ha manifestado por escrito ante este organismo su voluntad de ingresar el proyecto al SEIA, ello no obsta a que en virtud de la conclusión anterior, y habiéndose en este procedimiento administrativo observado todas las etapas dispuestas en la normativa que regula la materia (se realizaron actividades de fiscalización, se solicitó y estudio el pronunciamiento del SEA, se dio traslado al denunciado y se atendieron debidamente cada una de sus alegaciones), se requiera formalmente el ingreso del proyecto al SEIA, cuyo fin es precisamente perseguir que se verifique la acción propuesta por el titular.

25° En ese sentido, se tiene presente lo manifestado por el titular, sin perjuicio de requerir formalmente el ingreso del proyecto al SEIA, en ejercicio de la facultad del literal i) del artículo 3° de la LOSMA otorgada a la SMA, y no suspender temporalmente el procedimiento, como solicitó el titular.

26° En cuanto al cronograma de ingreso al SEIA presentado, en forma previa a resolver, es necesario que el titular presente un complemento al mismo, detallando las etapas que se requerirán para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, así como las fechas contempladas para cada una de ellas, explicando a la luz de esto la extensión del plazo solicitado, puesto que, en principio, se estima que lo planteado corresponde a un periodo excesivo en relación al levantamiento de información necesaria para la adecuada evaluación, el cual no debiera superar los 12 meses.

27° Lo anterior, además, teniendo en cuenta que mientras no cuenten con la correspondiente resolución de calificación ambiental, las actividades que han eludido el SEIA, no podrán seguir ejecutándose, en conformidad al artículo 8° de la Ley N°10.300.

28° En virtud de lo anteriormente expuesto, se procede a resolver lo siguiente:

RESUELVO:

PRIMERO: REQUERIR, BAJO APERCBIMIENTO DE SANCIÓN, a la empresa Bodegos San Francisco Limitada, en su carácter de titular del proyecto “BSF – Lo Aguirre”, por configurarse la tipología de ingreso establecida en el literal e) del artículo 10 de la Ley N°19.300, desarrollada en el subliteral e.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA.

SEGUNDO: TENER POR PRESENTADO el cronograma de ingreso al SEIA presentado por Bodegas San Francisco Limitada, en su carácter de titular del proyecto “BSF – Lo Aguirre”, con fecha 17 de diciembre de 2021.

TERCERO: REQUERIR a Bodegas San Francisco Limitada, complementar el cronograma de ingreso al SEIA del proyecto “BSF - Lo Aguirre”, de acuerdo a lo señalado en el considerando 26° de la presente resolución.

CUARTO: PLAZO. El complemento al cronograma antes indicado deberá ser presentado ante la SMA dentro del plazo de **10 días hábiles contados desde la notificación de la presente resolución.**

QUINTO: FORMA Y MODO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA. Los antecedentes requeridos deberán ser acompañados en un escrito en formato *word* o *pdf*, contenido en soporte digital (CD o DVD), presentado mediante una carta conductora en la Oficina de Partes de esta Superintendencia, ubicada en calle Teatinos N°280, piso 8°, comuna y ciudad de Santiago.

No obstante, dadas las circunstancias actuales relacionadas con el brote de COVID-19, es posible realizar el ingreso de documentación ante la SMA mediante correo electrónico dirigido a la dirección oficinadepartes@sma.gob.cl, entre 9:00-13:00 hrs, indicando que se asocia al procedimiento de requerimiento de ingreso al SEIA **REQ-024-2020**. El archivo ingresado no deberá tener un peso mayor a 10 megabytes. Adicionalmente, todo ingreso deberá remitir los antecedentes en su formato original (kmz, .gpx, .shp, .xls, .doc, .jpg, entre otros) que permitan la visualización de imágenes y el manejo de datos, como en una copia en PDF (.pdf). En el caso de mapas, se requiere estos sean ploteados, y ser remitidos también en copia en PDF (.pdf). Junto con ello, en caso que la información que deba remitir a este servicio conste en varios archivos, deberá realizarlo mediante una plataforma de transferencia de archivos, adjuntando el vínculo correspondiente. Para ello, deberá indicar el nombre completo, teléfono de contacto y correo electrónico del encargado, con el objeto de poder contactarlo de inmediato, en caso de existir algún problema con la descarga de los documentos.

SEXTO: PREVENIR que, (i) de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 8° de la ley N°10.300, las actividades que han eludido el SEIA, no podrán seguir ejecutándose, mientras no cuenten con una resolución de calificación ambiental que lo autorice; y (ii) que el titular, al ingresar su proyecto al SEIA, deberá hacer presente la circunstancia de haber sido requerido por esta Superintendencia.

SÉPTIMO: RECURSOS QUE PROCEDEN EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN. De conformidad a lo establecido en el Párrafo 4° del Título III de la LOSMA, artículo 56, en contra de la presente resolución procede el reclamo de ilegalidad ante el Tribunal Ambiental, dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados desde la notificación de esta resolución. Lo anterior, sin perjuicio de los medios de impugnación que establece la Ley N°19.880.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y DESE CUMPLIMIENTO.

EMANUEL IBARRA SOTO
SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE (S)

PTB/TCA

Notificación por correo electrónico:

- Señor Felipe Arévalo Cordero, representante de Bodegas San Francisco Limitada, felipe.arevalo@ppulegal.com

C.C.:

- Señora Gisela Vila Ruz, Concejala de la Ilustre Municipalidad de Pudahuel, gisela.vila@abbottmedios.cl.
- Servicio de Evaluación Ambiental región Metropolitana.
- Fiscal, SMA.
- Departamento Jurídico, SMA.
- División de Fiscalización y Conformidad Ambiental, SMA.
- Oficina de Partes, SMA.

REQ-024-2020

Expediente ceropapel N°30530/2021



Código: 1640807941790
verificar validez en
<https://www2.esigner.cl:8543/EsignerValidar/verificar.jsp>