

Santiago, 4 de febrero de 2022

Señor
Jorge Bermúdez Soto
Contralor General de la República
Presente

MAT.: Entrega antecedentes complementarios sobre denuncia folio W033117/2021

Como una cuestión previa, informo a la Contraloría que gracias a las rápidas y sencillas herramientas contenidas en internet, ahora es relativamente fácil detectar actos de corrupción en el aparato público que favorecen proyectos de ciertos influentes privados y por esa razón, dado que buscamos que los mercados funcionen correctamente, luego con probidad y transparencia, nos hemos transformado en "clientes frecuentes" de su órgano de fiscalización.

Conforme a esta declaración de principios, ahora doy a conocer a Ud. dos nuevos antecedentes relacionados con el Instructivo N° 20209910245/2020 que se pidió invalidar a la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (SEA).

El primer antecedente contiene el informe de la fiscalización ambiental realizada por la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) en el Centro Logístico Puerto Madero de la empresa Bodegas San Francisco, donde se concluye que dicho proyecto cumple los requisitos de los literales h.2) y e.3) del artículo 3° del Reglamento del SEIA. Sin embargo, en la resolución que da inicio al procedimiento de requerimiento de ingreso (Res. Exenta N° 173/2022), la SMA descartó que el proyecto cumpliera el requisito del literal h.2), livianamente y usando argumentos similares a los indicados en el instructivo del SEA, aunque no lo menciona. En síntesis, se usaron las definiciones de la LGUC para torcer el sentido de la ley N° 19.300 y del Reglamento del SEIA y en tal sentido reproducimos lo indicado en la resolución:

“El proyecto tampoco corresponde a una urbanización, ya que, habiéndose utilizado el mecanismo de subdivisión idóneo para determinar las áreas del predio, si bien se contemplan obras del artículo 134 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, 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”.

Vale señalar que el centro logístico se construyó en parte importante en la zona ISAM-2 del PRMS, a esa fecha en el área rural de la comuna de Pudahuel, y por lo tanto necesariamente se debía urbanizar el terreno, asunto sobre el que la Seremi de Vivienda y Urbanismo debió pronunciarse favorablemente por aplicación del artículo 2.1.19 de la OGUC.

Además, hasta febrero de 2004, el predio del centro logístico estaba afecto a declaratoria de utilidad pública asociada a la vía C14P Pudahuel Poniente definida en el PRMS, lo que al parecer tampoco fue considerado por la SMA.

Corresponde mencionar que la Resolución Exenta N° 173/2022 fue emitida casi 4 años después de que la concejala Gisela Vila presentó la denuncia por elusión de los cinco centros logísticos de Bodegas San Francisco, en mayo de 2018. Lo que resulta al menos asombroso y es una muestra evidente del mal funcionamiento de la institucionalidad fiscalizadora del ámbito ambiental.

En el escenario que plantea la resolución de la SMA, la empresa podría argumentar con diversos antecedentes que dispone de una capacidad menor a 50 sitios para el estacionamiento de vehículos medianos y/o pesados, lo que le permitiría continuar eludiendo el SEIA, tal como lo ha hecho desde 2008 con una instalación de impacto similar al industrial que cuenta con 440.000 m² de bodegas.

La actuación de la SMA representada en su resolución va en contra de los principios preventivos y precautorios de la ley N° 19.300 teniendo en

cuenta, además, que en marzo de 2020 en ese centro logístico fallecieron 4 personas en una explosión porque, entre otras cosas, no existe fiscalización de las autoridades competentes municipales y/o sectoriales de lo que ocurre en estos enormes recintos y que hacerlo de buena manera requerirá considerables recursos públicos, que posiblemente no existen, pues en esos recintos operan decenas de empresas de los más diversos rubros en galpones y bodegas que pueden ocupar 25 m² o miles de m².

Casi a modo anecdótico, la SMA reporta que la empresa Bodegas San Francisco contaría con recepción definitiva solo para el 35% de la superficie edificada en el Centro Logístico Puerto Madero. Lo que podría estar ocurriendo con los otros centros logísticos de esa empresa en Pudahuel.

El segundo antecedente es la respuesta que envié a la Dirección Ejecutiva del SEA, que al parecer recién ahora iniciará el procedimiento de invalidación del instructivo N° 20209910245/2020, gestión que se había solicitado hace más de un año. Dado que la actual administración finaliza el 11 de marzo y que el plazo de 2 años señalado en el artículo 53 de la ley N° 19.880 finaliza el 13 de marzo, solicité que se extendiera el plazo de tramitación de ese procedimiento de invalidación.

En función de estos nuevos antecedentes, respetuosamente pido a la Contraloría que tenga a bien:

a) Considerar la Resolución Exenta N° 173/2022 de la SMA al momento de emitir su pronunciamiento sobre la legalidad del instructivo del SEA. Pido que ese pronunciamiento, dado que el caso fue atendido originalmente por su oficio N° E31471 de agosto de 2020, se haga a la brevedad para evitar que ese erróneo instructivo siga aplicándose.

b) Teniendo en cuenta que la Dirección Ejecutiva del SEA podría decidir discrecionalmente no extender el plazo de tramitación de la invalidación del instructivo (más aún si esta administración finaliza el próximo 11 de marzo) y con ello impedir que se pueda invalidar administrativamente,

considero necesario que sea la Contraloría la que solicite esa extensión de plazo a la Dirección Ejecutiva del SEA. Acerca de esta práctica de no ampliar el plazo para invalidar actos ilegales, recordemos que la DOM de Providencia desacató su dictamen relacionado con el permiso de edificación mal otorgado a los dueños del hotel Sheraton y se negó a extender el plazo, asunto de la máxima gravedad que le hemos representado a la Contraloría.

b) Solicitar un informe a la municipalidad de Pudahuel sobre la eventual diferencia entre la superficie edificada y la que cuenta con recepción definitiva en los cinco centros logísticos de Bodegas San Francisco y que en función de ello correspondería que se decrete la clausura de las instalaciones que se encuentren operando de manera irregular por aplicación del artículo 145 de la LGUC.

Se despide atentamente,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a horizontal line and a small upward stroke.

Patricio Herman Pacheco



Superintendencia del Medio Ambiente
Gobierno de Chile

INFORME TÉCNICO DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL

REQUERIMIENTO DE INGRESO AL SEIA

BSF PUERTO MADERO-PUDAHUEL

DFZ-2020-325-XIII-SRCA

MARZO 2020

	Nombre	Firma
Aprobado	Claudia Pastore H.	X _____ Claudia Pastore H. Jefa (S) División de Fiscalización
Elaborado	Marlies Sepúlveda S.	X _____ Marlies Sepúlveda S. Fiscalizadora División de Fiscalización

Contenido

Contenido	2
1 RESUMEN.....	3
2 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD FISCALIZABLE.....	4
2.1 Antecedentes Generales.....	4
2.2 Ubicación y Layout.....	5
3 ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN.....	6
3.1 Motivo de la Actividad de Fiscalización.....	6
3.2 Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental.....	6
4 REVISIÓN DOCUMENTAL.....	6
4.1 Documentos revisados.....	6
5 HECHOS CONSTATADOS.....	7
5.1 Instalaciones Centro de Distribución.....	7
5.2 Análisis de hipótesis de ingreso al SEIA.....	11
6 CONCLUSIONES.....	13

1 RESUMEN

El presente documento da cuenta de los resultados de las actividades de fiscalización ambiental realizadas por la Superintendencia del Medio Ambiente, a la unidad fiscalizable “BSF Puerto Madero”, localizada en calle Puerto Madero N°9710, comuna de Pudahuel, Provincia de Santiago, Región Metropolitana.

La actividad consistió en la revisión de antecedentes del proyecto en el marco de una denuncia por elusión al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

De la actividad realizada se puede determinar que el proyecto fiscalizado consiste en un Centro de Bodegaje y Distribución emplazado en una superficie de 72 hectáreas que comenzó su construcción al menos, el año 2002, finalizando el año 2008, el cual permanece hasta la actualidad. El proyecto se encuentra en fase de operación sin contar con una resolución de calificación ambiental favorable.

Por lo tanto, las actividades de fiscalización desarrolladas permiten establecer que la Unidad Fiscalizable “BSF Puerto Madero”, del titular Bodegas San Francisco Ltda., cumpliría con las características de un proyecto susceptible de causar impacto ambiental, de acuerdo a los literales e.3) y h.2) del artículo 3° del D.S 40/2012.

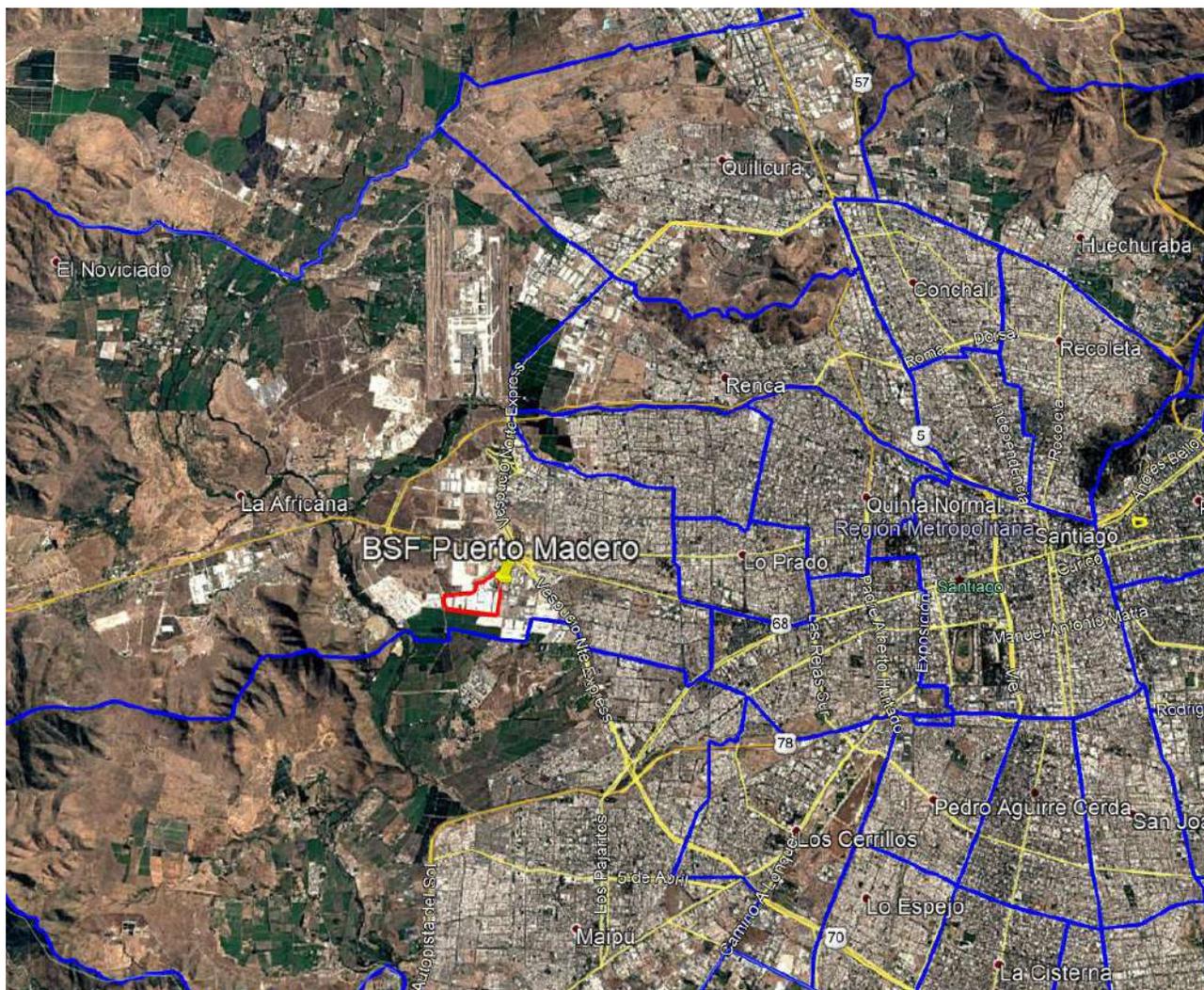
2 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD FISCALIZABLE

2.1 Antecedentes Generales

Identificación de la Unidad Fiscalizable: BSF Puerto Madero	Estado operacional de la Unidad Fiscalizable: En operación
Región: Metropolitana	Ubicación específica de la unidad fiscalizable: Puerto madero N°9710
Provincia: Santiago	
Comuna: Pudahuel	
Titular de la unidad fiscalizable: Bodegas San Francisco Ltda.	RUT o RUN: 76.098.820-0
Domicilio titular: Puerto Madero N°9710, piso 4, comuna de Pudahuel	Correo electrónico: csalvatierra@bsf.cl
	Teléfono: (56 2)2747000
Identificación del representante legal: Matías Però Ovalle	RUT o RUN: 13.828.590-1
Domicilio representante legal: Puerto Madero N°9710, Piso 4, comuna de Pudahuel	Correo electrónico: --
	Teléfono: (56 2)2747000

2.2 Ubicación y Layout

Figura 1. Mapa de ubicación local (Fuente: Google Earth Pro, 2020).



Coordenadas UTM de referencia

Datum: WGS84

Huso: 19s

UTM N: 6.297.144m

UTM E: 334.175m

Ruta de acceso: Por autopista Vespucio Norte, tomar salida a El Maitén luego incorporarse a Av. Américo Vespucio, girar en calle camino San Pedro, seguir hasta intersectar con acceso al Centro.

3 ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN

3.1 Motivo de la Actividad de Fiscalización

Motivo	Descripción
No programada	X Denuncia (SAFA N°219-2020, asociado a Expediente 223-XIII-2019)
	Autodenuncia
	De Oficio
	Otro

3.2 Materia Específica Objeto de la Fiscalización Ambiental

- Verificación si el proyecto o actividades configuran una elusión al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA)

4 REVISIÓN DOCUMENTAL

4.1 Documentos revisados

ID	Nombre del documento revisado	Origen/ Fuente documento	Observaciones
1	Información página web Bodegas san Francisco	https://bsf.cl/centro_puertomadero	--
2	Información ubicación web Servicio de Impuestos Internos	https://www4.sii.cl/mapasui/internet/#/contenido/index.html	--

5 HECHOS CONSTATADOS

5.1 Instalaciones Centro de Bodegas

Número de hecho constatado: 1.

Documentación revisada: Página web Bodegas San Francisco, link de acceso https://bsf.cl/centro_puertomadero

Hechos:

1. Revisión antecedentes página web Bodegas San Francisco (Figura 2)

- En la página web, Bodegas San Francisco informa de su proyecto “Centro Logístico Puerto Madero” como un proyecto emplazado en una superficie de 72 hectáreas con 440.000 m² construidos de bodegas, detallando servicios al interior del Centro. Cuenta con portería y edificios de oficinas.
- En la Figura 3 se observa el área de emplazamiento del proyecto. En las Figura 4 a la Figura 7 se muestra la evolución del proyecto desde al menos el año 2002 (data de imágenes satelitales disponibles) desde su periodo de construcción hasta su operación en la actualidad. En ellas se puede determinar el proyecto consolidado desde el año 2008 y que perdura hasta la fecha.
- También se verificó la existencia de áreas de estacionamiento de camiones y vehículos pesados y medianos frente a las naves de bodegas, en cantidad superior a los 50 vehículos. (Figura 8)

Registros

Centro Logístico Puerto Madero

El Centro Logístico Puerto Madero con 440.000 m² de bodegas en 72 hectáreas de terreno, se constituye como el punto ideal para atender redes de distribución con acceso directo a la Ruta 68, Alameda, Américo Vespucio y Costanera Norte.

Este Condominio de Bodegas es el más grande y moderno del país y cuenta con una gran variedad de servicios complementarios.

Servicios

- Agencia de Courier.
- áreas de descanso.
- Arriendo de grúas horquilla.
- Arriendo de oficinas.
- Arriendo de salas de capacitación.
- Aseo mecanizado.
- Buses de acercamiento externo para usuarios.
- Cajero automático.
- Kiosco de alimentos.
- Centro deportivo (Tenis, Paddle, Squash, Baby Fútbol, Gimnasio).
- Consulta dental.
- Estación de servicio.
- Expendio de Gas para grúas horquilla.
- Habitación opcional de oficinas al interior de las bodegas.
- Máquinas de bebidas y snack.
- Parquadero y zona para almacenaje de container.
- Radio Taxi.
- Recolección de basura.
- Sala de primeros auxilios.
- Servicio de alimentación y casino.
- Serv. de lavado de vehículos.
- Servicio de Masaje Express.
- Servipag.
- Transporte interno de usuarios.
- Wi-Fi.



Figura 2

Fuente: https://bsf.cl/centro_puertomadero

Descripción del medio de prueba: Información que registra el proyecto en página web del titular, consultada con fecha 06.03.2020.

Registros

Área del proyecto



Figura 3

Fuente: Fuente: Google Earth Pro, 2020. Imagen de fecha: 29.10.2019

Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19

Norte: 6.297.144m

Este: 334.175m

Descripción del medio de prueba: Área del Centro Logístico. La superficie obtenida de la imagen corresponde a 73 hectáreas, la cual coincide en la práctica con la superficie informada por el titular (72 hectáreas). En negro se identifican zonas de estacionamientos de camiones.

Registros



Figura 4.	Fecha: 09-11-2002		Figura 5.	Fecha: 28-04-2007	
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.297.229m	Este: 333.803m	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.296.870 m	Este: 333.880 m
Descripción del medio de prueba: Bodegas en construcción y preparación de terreno.			Descripción del medio de prueba: Avance de las bodegas hacia sector sur y preparación del terreno en sector poniente.		
	Figura 6.		Fecha: 22-11-2008		Figura 7.
Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.296.842 m	Este: 333.151m	Coordenadas DATUM WGS84 HUSO 19	Norte: 6.296.842m	Este: 333.151m
Descripción del medio de prueba: Centro Logístico con bodegas construidas.			Descripción del medio de prueba: Centro Logístico con la configuración de bodegas que se mantiene en la actualidad.		

Registros



Figura 8

Fuente: Fuente: Google Earth Pro, 2020. Imagen de fecha: 29.03.2018

Coordenadas UTM DATUM WGS84 HUSO 19

Norte: 6.296.843m

Este: 334.439m

Descripción del medio de prueba: Estacionamientos frente a bodegas. Se observan estacionados como mínimo 50 vehículos medianos y pesados utilizando las áreas demarcadas.

5.2 Análisis de hipótesis de ingreso al SEIA

<p>Número de hecho constatado: 2.</p> <p>Documentación Revisada:</p> <ul style="list-style-type: none">- Web Bodegas San Francisco, proyecto Centro Logístico Puerto Madero https://bsf.cl/centro_puertomadero- Web Servicio de Impuestos Internos https://www4.sii.cl/mapasui/internet/#/contenido/index.html <p>Normativa que aplicaría:</p> <p>Ley N°19.300/1994, Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente. Artículo 10°.</p> <p>Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental, son los siguientes (...)</p> <p>e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.</p> <p>h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas.</p> <p>D.S N°40/2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental</p> <p>Artículo 3°. Tipos de proyectos o actividades.</p> <p>Los proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, son los siguientes (...)</p> <p>e) Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas (...)</p> <p>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.</p> <p>h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas.</p> <p>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); (...)</p>
<p>Resultado de los hechos y examen de Información:</p> <p>a. Respecto de los hechos constatados de la información revisada, es posible indicar que:</p> <p>i) El proyecto Centro Logístico Puerto Madero es un centro de bodegas emplazado en un terreno aproximado de 72 hectáreas, ubicado en la comuna de Pudahuel. Su construcción se ha realizado en forma sucesiva a partir de al menos, el año 2002, fecha desde la cual se encuentra disponible el registro de imágenes satelitales de Google Earth. La etapa de construcción de bodegas, según las imágenes analizadas, finalizó el año 2008.</p> <p>ii) Tiene una superficie total de bodegas de 440.000m², según lo informado por el titular en su página web.</p> <p>iii) Según imágenes satelitales cuenta con más de 50 estacionamientos para vehículos medianos y pesados frente a bodegas y áreas de estacionamiento de camiones.</p>
<p>Análisis del hallazgo:</p> <p>Se realiza el análisis del cumplimiento de los requisitos establecidos en los literales de la normativa, determinándose que:</p>

- i) Respecto al primer requisito de ingreso al SEIA por el literal h), el proyecto fiscalizado se ubica en la Región Metropolitana la cual se encuentra declarada como zona saturada por material particulado fino respirable MP 2.5 mediante Decreto Supremo N°67/2014 del Ministerio del Medio Ambiente. Que, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones define en su Artículo 2.1.28 que los grandes depósitos, talleres y bodegas son consideradas como instalaciones de impacto similar al industrial, por lo tanto, dada las dimensiones de este centro de bodegas, se cumple la categoría de proyecto industrial requerida.
- ii) En cuanto al segundo requisito, se constata que el proyecto es un loteo con destino industrial como Centro de Bodegas y Distribución, de una superficie aproximada de 72 hectáreas, de las cuales 44 hectáreas la constituyen bodegas, y que cuenta con diversos servicios complementarios para las faenas que allí se desarrollan.

En forma complementaria, cabe tener presente, que durante el periodo de construcción del proyecto se encontraba en vigencia el D.S N°95/2001 Reglamento del SEIA, el cual consideraba en su Artículo 3° literal h.2, el mismo requisito de ingreso: *“Por su parte, para efectos del inciso segundo de este literal h), se entenderá por proyectos industriales aquellas urbanizaciones y/o loteos con destino industrial de una superficie igual o mayor a doscientos mil metros cuadrados (200.000 m²), (...)”*

Según lo anterior, es posible concluir que el proyecto en operación “Centro Logístico Puerto Madero” consiste en un loteo emplazado en una superficie de 72 hectáreas aproximadas, por lo que requeriría ingresar al sistema de evaluación de impacto ambiental por configurarse la tipología establecida en el artículo 3° letra h.2) del Reglamento del SEIA.

- iii) Respecto al primer y segundo requisito de ingreso al SEIA correspondiente al literal e), el proyecto fiscalizado cuenta con una capacidad mayor a 50 sitios de estacionamientos para vehículos medianos y pesados en el recinto, distribuido en áreas específicas y frente a las bodegas, con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga.

En forma complementaria, cabe agregar, que durante el periodo de construcción del proyecto se encontraba en vigencia el D.S N°95/2001 Reglamento del SEIA, el cual consideraba en su Artículo 3° literal e, el mismo requisito de ingreso: *“(…) 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 pesados (...)”*.

Según lo anterior, es posible concluir que el proyecto en operación “Centro Logístico Puerto Madero” consiste en un loteo emplazado en una superficie de 72 hectáreas aproximadas, con una capacidad de estacionamiento superior a 50 sitios para vehículos medianos y pesados por lo que requeriría ingresar al sistema de evaluación de impacto ambiental por configurarse la tipología establecida en el artículo 3° letra h.2) y e.3) del Reglamento del SEIA.

Por lo tanto, se constata la ejecución de un proyecto susceptible de causar impacto ambiental, sin contar con una resolución de calificación ambiental favorable.

6 CONCLUSIONES

En consideración a los antecedentes analizados, es posible concluir que la Unidad fiscalizable “BSF Puerto Madero” (Centro Logístico Puerto Madero) cumple con las características de un proyecto que debe someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental por constituir un loteo con destino industrial de una superficie superior a 20 hectáreas y capacidad de estacionamiento superior a 50 sitios con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga.

DA INICIO A PROCEDIMIENTO DE REQUERIMIENTO DE INGRESO AL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y CONFIERE TRASLADO A BODEGAS SAN FRANCISCO LIMITADA, TITULAR DEL PROYECTO “BSF – PUERTO MADERO”.

RESOLUCIÓN EXENTA N° 173

SANTIAGO, 02 de febrero de 2022

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 el expediente administrativo de requerimiento de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental REQ-004-2022; 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 estructura orgánica 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; 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, “Superintendencia” o “SMA”) 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° La letra i) del artículo 3° de la LOSMA, establece que la SMA tiene, entre otras funciones y atribuciones, el requerir, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, “SEA”), mediante resolución fundada y bajo

apercibimiento de sanción, a los titulares de proyectos o actividades que conforme al artículo 10 de la Ley N°19.300, debieron someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”) y no cuenten con una resolución de calificación ambiental, para que sometan a dicho sistema el estudio o declaración de impacto ambiental correspondiente.

3° El artículo 8° de la Ley N°19.300, señala 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° En aplicación de estas competencias, en lo sucesivo se expondrán una serie de antecedentes que le permiten a esta Superintendencia dar inicio a un procedimiento administrativo, cuyo objetivo es indagar si el proyecto **“BSF – Puerto Madero”** (en adelante, “proyecto”), de Bodegas San Francisco Limitada (en adelante, “titular”), debió someterse a evaluación previa de su impacto ambiental, dado que correspondería a un proyecto que cumple con lo establecido en el artículo 10 literal e) de la Ley N°19.300, y específicamente, con los requisitos desarrollados en el literal e.3) del artículo 3° del RSEIA.

II. DENUNCIA Y ACTIVIDADES DE INSPECCIÓN AMBIENTAL

5° 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.

6° 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 Puerto Madero, señala, contaría con 400.000 m² de bodegas construidas, en un terreno de 72 hectáreas. 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.

7° 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 Puerto Madero, se generó el expediente de investigación DFZ-2020-325-XIII-SRCA.

8° 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. Además, se contrastaron imágenes de *Google Earth* del área del proyecto, de diferentes épocas. 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 Puerto Madero N°9710, comuna de Pudahuel, Región Metropolitana.

(ii) El proyecto inició su construcción en el año 2001, y finalizó la construcción en el año 2008, encontrándose actualmente en operación.

(iii) El proyecto se emplaza en un predio de una superficie total de 72 hectáreas.

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

- 151.776 m² construidos, según dan cuenta los certificados de recepción definitiva de obras otorgados por la I.M. de Pudahuel en relación al proyecto; no obstante, el titular declara 437.433 m² construidos.

- Infraestructura de almacenaje y transferencia de carga, en particular, bodegas, rampas para la carga y descarga de camiones y andenes, racks de almacenamiento y grúas horquilla, según dan cuenta las imágenes y descripción del sitio web del proyecto.

- 1.904 estacionamientos para vehículos, sin detalle de si corresponden a estacionamientos para vehículos livianos, medianos o pesados, y 44 estacionamientos declarados por el titular como estacionamientos de camiones.

- Sistema eléctrico conectado a la red de la empresa ENEL, además de a transformadores propios y generadores de respaldo, según declara el titular.

- Red de agua potable y alcantarillado, según consta en las Resoluciones Exentas N°5.807, de 7 de marzo de 2003, N°19.214, del 7 de mayo de 2008, y N°76.525, de 13 de octubre de 2009, de la Seremi de Salud; y en los certificados de instalaciones de agua potable y alcantarillado de aguas servidas N°12.214, de 6 de septiembre de 2010 y N°35.383, de 16 de noviembre de 2016, de la empresa Aguas Andinas.

- Vías públicas que no están incluidas en la Red Vial Nacional de la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Obras Públicas, identificadas en el layout proporcionado por el titular, a saber: (i) Calle Puerto Madero; (ii) Camino Pedro Jorquera; (iii) Av. Laguna Sur; (iv) Camino San Pedro; y (iv) Camino La Farfana.

- Pavimentación de caminos, según consta de las imágenes y sitio web del proyecto.

- Obras de ornato, según consta de las imágenes y web del proyecto.

9° A fin de complementar estos antecedentes, con fecha 2 de junio de 2021, la SMA llevó a cabo una inspección en terreno del proyecto, donde se pudo verificar lo siguiente:

(i) Existe un acceso de camiones habilitado por calle San Pedro, en el cual se mantiene el control de los vehículos de transporte que ingresan y egresan del proyecto. Además, existe otro acceso por calle Puerto Madero, en el cual hacen ingreso otros tipos de vehículos. El horario de funcionamiento es entre las 8.00h a 20.00h, sin perjuicio que clientes puedan hacer uso de sus bodegas en horario nocturno, con la autorización correspondiente.

(ii) Ingresando por el acceso por calle San Pedro se encuentra un área que corresponde al sector principal de estacionamiento de camiones del proyecto. Al momento de la inspección se observó camiones y vehículos de transporte de carga

estacionados, y buses en tránsito. Encargados señalaron que en este recinto existe una capacidad para el estacionamiento de 44 camiones.

(iii) El proyecto cuenta con áreas de tránsito de uso común y áreas de uso exclusivo de clientes (arrendatarios de bodegas). Las áreas de uso común corresponden a zonas de tránsito vehicular, en las cuales se debe mantener solo la circulación de vehículos y, las áreas de uso exclusivo de clientes corresponden a áreas demarcadas frente a las bodegas.

(iv) En el área de uso de clientes se constató el carguío de productos en vehículos desde bodegas abiertas tipo a piso y en andenes, en algunos casos con el uso de vehículos montacargas. Esta área, según lo indicado por el encargado, se puede utilizar para realizar maniobras de carga, acopio eventual de mercadería y estacionamiento de vehículos (livianos, medianos y pesados) según lo disponga el cliente, área que al finalizar la jornada diaria debe quedar despejada. Estas áreas se rigen en términos de acceso y seguridad por cada cliente. En algunos casos se observó la demarcación de estacionamientos, mediante una línea amarilla.

(v) En el sector sur poniente del proyecto, se constató la operación del patio de maniobras correspondiente a una tienda de Hogar y Construcción, observándose la carga simultánea de productos en tres camiones. También se observó en dicho lugar, otros tres camiones estacionados sin movimiento de carga de mercadería y con motor apagado. En este sector se informó una capacidad para el estacionamiento de 12 camiones, área que es administrada por el arrendatario.

(vi) En las áreas frente a las bodegas se observó estacionados distintos tipos de vehículos medianos de carga y camiones, los que se encontraban con motor apagado y sin chofer, o solo con el motor apagado, sin observar carga de mercaderías, en particular en sectores de bodegas a piso. Además, se observó dos buses de pasajeros estacionados. Durante el recorrido se contabilizaron al menos ocho vehículos de carga estacionados.

(vii) Durante la visita y en reunión final con los encargados, ellos afirmaron que los clientes que arriendan las bodegas pueden mantener estacionados los vehículos que estimen necesarios, y no realizan distinción entre vehículos livianos y medianos, solo entre vehículos y camiones. De esto se puede inferir que los estacionamientos de vehículos ubicados frente a las bodegas, pueden ser utilizados como estacionamiento para cualquier tipo de vehículo.

III. CAUSAL DE INGRESO AL SEIA QUE SE CONFIGURARÍA EN LA ESPECIE

10° Para efectos de analizar una hipótesis de elusión de ingreso al SEIA, se deben contrastar si estos antecedentes relativos al proyecto configuran alguna de las tipologías de ingreso definidas en el artículo 3° del RSEIA, que se relacionan con la naturaleza del proyecto.

11° Al respecto, el artículo 3° del RSEIA, 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) (...).”

12° A la luz de estos preceptos, se puede concluir lo siguiente:

(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.** Ciertos sectores de la superficie del proyecto se encuentran asignados específicamente, y en forma permanente, para que ahí se aparquen camiones, según se identifica en el layout del proyecto. Otros sectores de la superficie del proyecto, se encuentran asignados en forma permanente para que ahí se aparquen “vehículos”, sin detallar el tipo de vehículos (livianos, medianos o pesados) a los que corresponderían. 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).

Cabe señalar que 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. En ese sentido, la duración del proceso de carga-descarga, que puede durar hasta 3-4 horas, supone una detención mayor a lo antes indicado, y por lo tanto, se configura este supuesto.

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.

Finalmente, cumple precisar 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 por ejemplo 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.

- **El proyecto cuenta con infraestructura de almacenaje y transferencia de carga.** En el sitio, existen edificaciones (principalmente bodegas) e instalaciones (principalmente rampas, racks y grúas horquilla) 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 y declarados por el titular, dan cuenta que en el proyecto puedan alojarse, simultáneamente, 44 camiones. Ahora bien, a ello deben sumarse los 12 sitios del sector sur poniente del proyecto, donde en la visita a terreno de la SMA, se observó el proceso de carga de al menos 3 camiones, más tres camiones detenidos y con el motor apagado. Así, los sitios identificados por el propio personal como estacionamientos de camiones dentro del proyecto, ascienden a 56. Por otra parte, en cuanto a los restantes 1.904 sitios demarcados como estacionamientos para

vehículos en el layout –sobre los cuales no se precisa si se trata de lugares para vehículos livianos, medianos o pesados–, por las características constructivas de los mismos y dado el carácter operativo del centro, se puede inferir que al menos en parte alojan vehículos medianos (tipo furgón) con carga a ser trasladada desde y hacia las bodegas. Así, es posible concluir que al menos parte de aquellos 1.904 sitios alojan vehículos de tipo mediano, los cuales deben incluirse para la determinación del cumplimiento del umbral de la tipología en análisis, según el tenor literal de la parte final del precepto. De hecho, en la visita a terreno de la SMA, se pudo corroborar que en tales sitios se encontraban vehículos medianos de carga y camiones (al menos 8), los que se encontraban con motor apagado y sin chofer, o con el motor apagado. Por lo tanto, pese a lo informado por el titular, se ha podido verificar que se supera ampliamente el umbral de 50 estacionamientos.

- **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 vehículos pesados (aquellos cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 Kg, de acuerdo al Decreto N°55, de 1994, artículo 1°, letra b). Por su parte, los sitios destinados a estacionamiento de vehículos sin indicación del tipo específico de vehículos a que corresponde son aptos para recibir vehículos medianos tipo furgón (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).

- **En consecuencia, el proyecto cumple con todos los requisitos del literal e.3) del artículo 3° del RSEIA y configura esta causal de ingreso.**

(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.

- **El proyecto no corresponde a un proyecto de loteo efectuado por el titular**, toda vez que no se trata de 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, habiéndose utilizado el mecanismo de subdivisión idóneo para determinar las áreas del predio, si bien se contemplan obras del artículo 134 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, 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, el proyecto no cumple con los supuestos basales para aplicar esta causal de ingreso al SEIA.**

IV. CONCLUSIÓN Y CONSIDERACIONES FINALES

13° En consecuencia, **se concluye que el proyecto “BSF – Puerto Madero” se encuentra en una hipótesis de elusión, específicamente bajo lo dispuesto en el literal e) del artículo 10 de la Ley N°19.300, según lo especificado en el artículo 3°, literal e.3) del RSEIA.**

14° Se deja constancia que a este procedimiento administrativo se le ha asignado el **Rol REQ-004-2022**, y puede ser revisado a través de la plataforma web disponible en el Sistema Nacional de Información de Fiscalización Ambiental, <http://snifa.sma.gob.cl/v2/Resolucion/RequerimientoIngreso>.

15° Cabe señalar que el presente acto no constituye por sí mismo un requerimiento de ingreso al SEIA, sino que da inicio formal a un procedimiento administrativo, el cual tiene como objetivo recabar antecedentes que permitan a la SMA determinar si corresponde o no exigir dicho ingreso. Es en ese sentido que en este acto se otorga traslado al titular, con el fin que haga valer sus observaciones, alegaciones o pruebas frente a la hipótesis de elusión levantada.

16° Finalmente, en atención a que para casos similares al de la especie –conocidos por la SMA en los procedimientos de requerimiento de ingreso al SEIA roles REQ-023-2020, REQ-024-2020, REQ-025-2020 y REQ-026-2020– el titular manifestó por escrito ante este organismo su voluntad de ingresar el proyecto al SEIA, en el presente caso, el titular podrá señalar si se ha adoptado una decisión similar, sin perjuicio de la continuación del presente procedimiento.

17° Ello, ya que la Superintendencia entiende que la elusión solo puede ser descartada una vez que el titular cuente con una resolución de calificación ambiental favorable, y mientras ello no ocurra, el procedimiento debe mantenerse en curso, dado que la evaluación puede no resultar en la corrección de la ilegalidad de la actividad en elusión (por ejemplo, por desistimiento del titular, término anticipado, calificación desfavorable, etc.), o el proyecto podría ser objeto de nuevas denuncias, siendo necesario en estos casos, continuar con la tramitación y, de corresponder, hacer uso de las competencias que el literal i) del artículo 3° de la LOSMA, en relación al literal b) del artículo 35 de dicha norma.

18° En virtud de todo lo anteriormente expuesto, se procede a resolver lo siguiente

RESUELVO:

PRIMERO: DAR INICIO a un procedimiento administrativo de requerimiento de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en contra de la empresa Bodegas San Francisco Limitada, RUT N°76.098.820-0, en su carácter de titular del proyecto “BSF – Puerto Madero”, ejecutado en Puerto Madero N°9710, comuna de Pudahuel.

SEGUNDO: CONFERIR TRASLADO a Bodegas San Francisco Limitada, en su carácter de titular del proyecto “BSF – Puerto Madero”, para que, en un **plazo de 15 días hábiles**, a contar de la notificación de la presente Resolución, haga valer las observaciones, alegaciones, o pruebas, que estime pertinentes frente a la hipótesis de elusión

levantada en el presente acto. **Sin perjuicio de ello, al evacuar su traslado, el titular podrá indicar su voluntad de someter el proyecto al SEIA, acompañando para tales efectos, para la revisión y validación de la SMA, un cronograma de trabajo donde se identifiquen los plazos y acciones que se contemplan para su presentación.**

Ello deberá ser acompañado en formato *word* o *pdf*, contenido en soporte digital (CD o DVD) y 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-004-2022**. 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.

TERCERO: PREVENIR que según lo dispuesto en los artículos 8° y 10 de la Ley N°19.300, los proyectos que cumplan con alguna de las tipologías de ingreso al SEIA, sólo podrán ejecutarse una vez que obtengan la correspondiente resolución de calificación ambiental.

CUARTO: OFICIAR a la Dirección Regional Metropolitana del Servicio de Evaluación Ambiental, para que, en torno a los antecedentes levantados en la etapa investigativa, emita un pronunciamiento sobre la pertinencia de ingreso al SEIA de las obras denunciadas.

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-004-2022

Expediente ceropapel N°1777/2022



Código: **1643835537040**
verificar validez en
<https://www2.esigner.cl:8543/EsignerValidar/verificar.jsp>

Santiago, 1 de febrero de 2022

Señor
Hernán Brücher Valenzuela.
Director Ejecutivo
Servicio de Evaluación Ambiental
Presente

Patricio Herman Pacheco, cédula de identidad N°4.554.781-7, domiciliado, para estos efectos, en Luz 2889 Las Condes, Santiago, al Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental respetuosamente digo:

En relación con su carta D.E. N° 20229910336 de fecha 28 de enero de 2022, recibida en mi correo electrónico el 31 de enero de 2022 a las 17:00 de parte de Tamara Jara (tjara@sea.gob.cl), señalo a Ud. que la solicitud de invalidación realizada el 13 de enero del presente año la realicé a título personal y no en representación de la fundación Defendamos la Ciudad, tal como se indica en el texto de esa solicitud.

Me veo en la obligación de recordarle que la ley N° 18.575 impone a los órganos de la Administración el deber de observar los principios de eficiencia, eficacia y de accionar por propia iniciativa en el cumplimiento de sus funciones, procurando la simplificación y rapidez de los trámites, como también la agilidad y expedición de los procedimientos administrativos (ver dictamen N° E64.231/2020 de la Contraloría General de la República).

Lo anterior, se encuentra en plena armonía con la ley N° 19.880, cuyo artículo 7° reitera el principio de celeridad de los actos de las autoridades y funcionarios públicos, para luego en el artículo 9° contemplar el principio de la economía procedimental, en el sentido de responder a la máxima economía de medios, evitando trámites dilatorios, ver dictamen N° 4.547/2015 de la Contraloría.

En definitiva, encontrándome dentro del plazo de 2 años definido en el artículo 53 de la ley N° 19.880 y lo señalado por la Corte Suprema en su fallo rol N° 31.176-2016, le solicito nuevamente que inicie el respectivo procedimiento de invalidación del instructivo del SEA (Ord. D.E. N°20209910245, de fecha 13 de marzo de 2020, del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental) por ser contrario a derecho y de ser necesario extender el plazo para proseguir y finalizar el procedimiento invalidatorio, más allá de los 2 años si fuese necesario.

Se despide atentamente,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a horizontal line and a vertical stroke that curves upwards and to the right.

Patricio Herman Pacheco

patricioherman@hotmail.com