

ORD N° 303

**ANT.:** Procedimiento de requerimiento de ingreso al SEIA rol REQ-004-2022.

**MAT.:** Solicitud pronunciamiento de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3º, literal i) de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, sobre proyecto “BSF – Puerto Madero”.

Santiago, 9 de febrero de 2022

**A:** **SR. ARTURO FARÍAS ALCAÍNO**  
**DIRECTOR REGIONAL (S)**  
**SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO**

**DE:** **PAMELA TORRES BUSTAMANTE**  
**FISCAL (S)**  
**SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE**

Mediante el presente ORD. se exponen ante Ud. una serie de antecedentes relacionados con la eventual hipótesis de elusión al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”) del proyecto “**BSF – Puerto Madero**” (en adelante, “proyecto”), de la **Bodegas San Francisco Limitada** (en adelante, “el titular”). Lo anterior, a fin de solicitar su pronunciamiento sobre si dicho proyecto debió someterse a evaluación previa de su impacto ambiental.

#### **I. SOBRE LA INVESTIGACIÓN**

1. 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. El levantamiento de información realizado en razón de ello, concluyó en el Informe de Fiscalización Ambiental **DFZ-2020-325-XIII-SRCA**. A partir de dicha investigación y de antecedentes recopilados con posterioridad, se pudo comprobar -en lo que interesa- la siguiente información:

1. El proyecto se ubica en Puerto Madero N°9710, comuna de Pudahuel, Región Metropolitana.
2. El proyecto inició su construcción en el año 2001, y finalizó la construcción en el año 2008, encontrándose actualmente en operación.
3. El proyecto se emplaza en un predio de una superficie total de 72 hectáreas.
4. El proyecto consiste en un centro logístico de almacenamiento y distribución, que actualmente cuenta con:

a. 151.776 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> construidos.

b. 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.

c. 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.

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

e. 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.

f. 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.

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

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

5. En razón de visita inspectiva realizada con fecha 2 de junio de 2021, la SMA levantó la siguiente información:

a. 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.

b. 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.

c. 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.

d. 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.

e. 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.

f. 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.

g. 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.

## **II. SOBRE LA CAUSAL DE INGRESO AL SEIA QUE SE CONFIGURARÍA EN LA ESPECIE**

2. Los antecedentes levantados en la investigación fueron contrastados con las causales de ingreso de proyectos y actividades al SEIA listadas en el artículo 10 de la Ley N°19.300, en particular, con la causal del literal e) (según lo detallado en el subliteral e.3) del artículo 3º del RSEIA), causal que obliga la evaluación ambiental previa de proyectos o actividades que consistan en:

*"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. (...)"*

3. Dicho análisis consideró los siguientes antecedentes:

(i) **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.

- (ii) **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.
- (iii) **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.

(iv) 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 1º, 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 1º, letra b).

(v) De esta manera, el proyecto cumple con todos los requisitos del literal e.3) del artículo 3º del RSEIA y configura esta causal de ingreso.

### **III. CONCLUSIONES**

4. El proyecto se encuentra en una hipótesis de elusión al SEIA, ya que configuraría la tipología de ingreso establecida en el literal e) del artículo 10 de la Ley N°19.300, en relación al subliteral e.3 del artículo 3º del Reglamento del SEIA, sin contar con una Resolución de Calificación Ambiental en forma previa a su ejecución.

5. 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, en el siguiente hipervínculo: <https://snifa.sma.gob.cl/RequerimientoIngreso/Ficha/139>

6. En atención a lo anteriormente expuesto, y cumpliendo con lo ordenado en el artículo 3º, literal i) de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, se solicita su pronunciamiento en torno a si, conforme a lo relatado precedentemente, el proyecto “Bodegas San Francisco Limitada” cumpliría con lo establecido en el literal e) del artículo 10 de la Ley N°19.300, desarrollado en el subliteral e.3) del artículo 3º del Reglamento del SEIA. En este sentido, se requiere a vuestra autoridad realizar el análisis de pertinencia respecto al literal indicado, y complementarlo con todos los antecedentes que estime pertinentes, atendiendo sus competencias como administrador del SEIA.

7. Finalmente señalar que cualquier duda que tenga con el presente requerimiento, puede dirigirse al abogado Lukas Moenne Saito, quien desempeña funciones en el Departamento Jurídico de este organismo, mediante correo electrónico Lukas.moenne@sma.gob.cl

Sin otro particular, le saluda atentamente,



PAMELA TORRES BUSTAMANTE  
FISCAL (S)  
SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE



TCA/LMS



**Notificación:**

- Dirección Regional SEA Región Metropolitana de Santiago, <https://www.sea.gob.cl/oficina-de-partes-virtual>

**C.C.:**

- Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, <https://www.sea.gob.cl/oficina-de-partes-virtual>  
- División de Fiscalización y Conformidad Ambiental, SMA.  
- Departamento Jurídico, SMA.  
- Oficina de Partes y Archivo, SMA.

**REQ-004-2022**

Expediente ceropapel Nº: 2901/2022