

**Materia:** Evacúa traslado.

**Antecedente:** Procedimiento de requerimiento de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental Rol REQ-026-2020.

Santiago, 17 de septiembre de 2020

---

Señor  
RUBÉN VERDUGO CASTILLO  
**Jefe de la División de Fiscalización**  
**SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE**

**FELIPE ARÉVALO CORDERO**, en representación de **BODEGAS SAN FRANCISCO LIMITADA** (en adelante, “**BSF**”), en el procedimiento de requerimiento de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental rol **REQ-026-2020**, recaído sobre el proyecto “**BSF-LA FARFANA**”, al Señor Jefe de la División de Fiscalización, Rubén Verdugo Castillo, respetuosamente digo:

Que, mediante Resolución Exenta N° 1322 de fecha 03 de agosto de 2020 (en adelante la “**Res. Ex. N° 1322/2020**”), la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante “**SMA**”), dio inicio a un procedimiento de requerimiento de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante “**SEIA**”) respecto del proyecto “BSF-La Farfana”, cuyo titular es BSF.

Según lo indicado en el Resuelvo Segundo de la Res. Ex. N° 1322/2020, la SMA otorgó a BSF un plazo de 15 días hábiles, contados desde la fecha de notificación de dicha resolución, para hacer valer las observaciones, alegaciones, o pruebas, que estime pertinentes frente a la hipótesis de elusión levantada en la referida resolución.

Que la Res. Ex. N° 1322/2020 fue notificada a esta parte mediante correo electrónico en fecha 18 de agosto de 2020, por lo que el plazo otorgado para evacuar el traslado conferido vencería el 8 de septiembre de 2020. Por su parte, con fecha 3 de septiembre de 2020, la SMA dictó su Resolución Exenta N° 1759 mediante la cual otorgó una ampliación del plazo de 7 días hábiles adicionales contados desde la fecha de vencimiento del plazo original para evacuar el traslado, por lo que el nuevo plazo expiraría el 17 de septiembre del 2020.

En vista de lo expuesto, actuando dentro de plazo, vengo en evacuar el traslado conferido a esta parte mediante Res. Ex. N° 1322/2020, solicitando tener presente los siguientes antecedentes de hecho y derecho a la hora de resolver el presente procedimiento administrativo.

## **I. Antecedentes sobre BSF y el rubro de la logística en Chile.**

BSF es una empresa que opera desde el año 1985 en Chile en el rubro del bodegaje y la logística. El desarrollo de la empresa a lo largo de los últimos 35 años ha estado fuertemente marcado por el crecimiento económico del país y la variación de las tendencias asociadas al almacenamiento y distribución de productos.

En este sentido, durante la década de los ochentas y noventas, las bodegas se consideraban lugares para “guardar” bienes o insumos y sólo en algunos casos se accedía a ellas en forma diaria. Además, se ubicaban normalmente en sectores céntricos y en barrios industriales de las ciudades. Recién a fines de la década de los noventa, aproximadamente en los años 1997 y 1998, se comienza a desarrollar la “logística”, actividad que comienza a tener mayor relevancia en las empresas y en su competitividad. La logística se entendía en ese entonces como las actividades relacionadas al movimiento y almacenamiento de bienes, entre su lugar de origen y su destino final, que podían ser tiendas, fábricas u otros.

Con la finalidad de desarrollar una infraestructura logística más adecuada para las operaciones de sus clientes, BSF buscó terrenos alejados del centro de la ciudad, preferentemente fuera del anillo de Américo Vespucio, que ya comenzaba a tener restricciones para el ingreso de camiones de mayor tamaño, y en ubicaciones estratégicas para recibir la carga de importación desde el aeropuerto de Santiago y los puertos de Valparaíso y San Antonio.

A partir del año 2002, el comercio minorista comenzó a crecer fuertemente en Chile y los grandes grupos dedicados al *retail* y supermercados entraron en una etapa de expansión rápida debido a la alta demanda, lo que significó un gran aumento en el flujo de vehículos de carga pesada desde los puertos hacia los distintos puntos de distribución de la Región Metropolitana, con las consecuencias que eso conlleva asociadas fundamentalmente a impactos viales y el aumento de emisiones atmosféricas generadas por la combustión de los vehículos como al material particulado en suspensión generado por el tráfico vehicular.

Sin embargo, en la medida que la infraestructura logística se desarrollaba, estas instalaciones actuaron como “pulmones” para ir absorbiendo el flujo de camiones de carga pesada que llegaba a la ciudad. Una ubicación cercana al aeropuerto, con una conectividad fácil hacia los principales puertos del país, pero sin entrar en la ciudad, y el modelo de centro logístico “multicliente” permitió una logística eficiente y de menor costo y, a su vez, disminuir la congestión vial, reducir la generación de emisiones atmosféricas y aumentar la vida útil de la infraestructura vial de la ciudad.

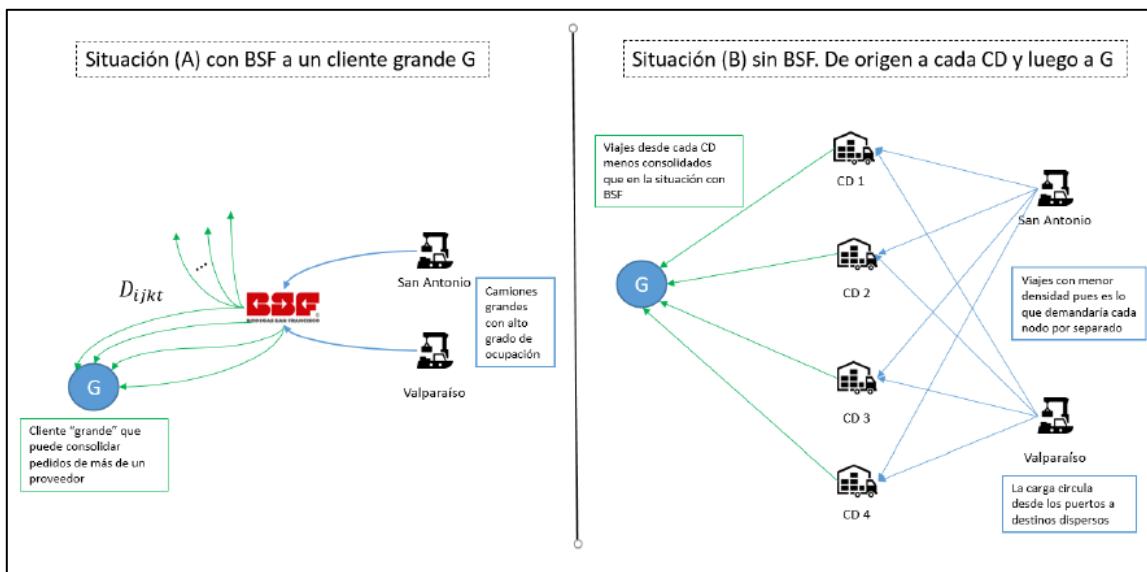


Figura 1: Comparación situación con centro logístico multicliente (BSF y similares) vs. sin la existencia de centros logísticos multicliente, donde cada empresa maneja de forma independiente su operación y distribución (generando cadenas logísticas más largas e inefficientes).

Actualmente, la operación logística cumple un rol esencial en el desarrollo del país y en la cadena de abastecimiento, importancia que se ha visto acrecentada por la pandemia de Covid-19 que ha afectado a gran parte del mundo. Esto debido a los cambios en las formas de consumo gracias al incremento del comercio virtual, pues la distribución que antes se hacía desde las bodegas hacia las salas de venta hoy se ha ampliado para llegar directamente hasta el consumidor final, permitiendo a las personas el acceso a toda clase de productos desde sus hogares, sin la necesidad de concurrir a centros comerciales y manteniendo activa la economía nacional. Esta nueva logística exige una mayor velocidad operacional y menores tiempos de entrega, por lo que la optimización y disminución de tiempos asociados a la carga y descarga de vehículos constituye una pieza clave para el éxito de este modelo.

Por lo tanto, la operación logística que permite la infraestructura desarrollada por BSF constituye un servicio esencial (tal como ha sido reconocido por las autoridades nacionales a lo largo del estado de excepción constitucional decretado con motivo de la pandemia), siendo un elemento clave de la cadena de abastecimiento, contribuyendo significativamente al orden vial de la ciudad y a disminuir de manera sustantiva la contaminación de ésta.

## II. Sobre el proyecto BSF- La Farfana.

En particular, el proyecto BSF-La Farfana corresponde a un centro logístico multicliente ubicado en calle La Farfana N° 400, comuna de Pudahuel, lugar de alto valor estratégico por su cercanía a las principales rutas que comunican a los puertos de Valparaíso, San Antonio y al Aeropuerto

Internacional Arturo Merino Benítez con la ciudad de Santiago. El centro inició su construcción el año 2008 y cuenta con 33 módulos de bodegas donde se efectúan actividades relacionadas con la logística y distribución de mercaderías.

En el centro no se desarrollan procesos productivos de ningún tipo, encontrándose estrictamente prohibidas dichas actividades industriales en las instalaciones del proyecto, según se encuentra establecido en todos los contratos de arrendamiento suscritos por BSF y los distintos clientes arrendatarios<sup>1</sup>. A modo de ejemplo se acompaña a esta presentación un contrato de arrendamiento vigente que incorpora las cláusulas tipo que prohíben perentoriamente la ejecución de actividades productivas y el almacenamiento de sustancias peligrosas dentro del centro logístico.

Como se analizará a continuación, el hecho de no ejecutarse procesos productivos al interior del centro logístico La Farfana es de vital trascendencia para efectos de la determinación de la causal de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. De este modo, la logística tradicional que se realiza en el proyecto BSF-La Farfana es una actividad que **no puede asimilarse a la actividad industrial en los términos establecidos en la Ley N° 19.300**. En este sentido, las actividades de logística que en este centro se realizan permiten absorber parte de los impactos ambientales y sociales generados por el transporte terrestre de mercaderías, especialmente en un núcleo urbano densamente poblado como la ciudad de Santiago.

### **III. Análisis y consideraciones sobre las causales de ingreso al SEIA del proyecto BSF-La Farfana establecidas por la SMA.**

Según lo indicado por la SMA en su Res. Ex. N° 1322/2020, el proyecto BSF-La Farfana se enmarcaría en las causales establecidas en los literales e.3 y h.2 del artículo 3º del Decreto Supremo N° 40 de 2013, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en

---

<sup>1</sup> Cada contrato de arrendamiento celebrado por BSF incluye la siguiente cláusula tipo: “Se deja además expresamente establecido que el arrendatario no podrá almacenar ni producir o generar, directa o indirectamente, en la propiedad, productos contaminantes y/o productos, sustancias o materiales considerados peligrosos, es decir, productos, sustancias, líquidos, gases o materiales tóxicos, corrosivos, peligrosos, comburentes, peróxidos orgánicos, infecciosos, radiactivos, venenosos, explosivos o inflamables según lo establecido en el Reglamento de Almacenamiento de Sustancias Peligrosas contenido en el Decreto Supremo N° 43 de 27 de Julio de 2015 del Ministerio de Salud, publicado en el Diario Oficial de fecha 29 de Marzo de 2016 y en la Norma Chilena N° 382:2013, Sustancias Peligrosas - Clasificación (NCh 382:2013), o aquella normativa que la suceda o reemplace, y para los cuales se exija o requiera un tipo de almacenamiento especial, de características distintas a las que ofrece la propiedad materia del presente contrato, equivalente para estos efectos a bodega común, de acuerdo a lo que establece el citado Reglamento de Almacenamiento de Sustancias Peligrosas o la normativa que lo suceda o reemplace. El arrendatario tampoco podrá almacenar, producir o generar en la propiedad, directa o indirectamente, desechos, residuos industriales, líquidos o no, excedentes, u otros residuos, sobrantes, agentes, materias o elementos similares a los anteriores.

*En relación al destino de la propiedad, el arrendatario no podrá realizar en ella procesos productivos de ningún tipo”.*

adelante “**Reglamento del SEIA**”), referidas a “terminales de camiones” y “proyectos industriales que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas”:

“Artículo 3.- Tipos de proyectos o actividades.

*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:*

e) *Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas.*

e.3. *Se entenderá por terminales de camiones aquellos **recintos que se destinan 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 en 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)”.*

A continuación, se presentarán una serie de antecedentes que, en opinión de BSF, deben ser considerados y ponderados en el análisis de pertinencia de ingreso del proyecto BSF-La Farfana.

a) **Terminales de camiones (artículo 3º, literal e.3 RSEIA).**

Respecto a esta causal, la Res. Ex. N° 1322/2020 indica que el proyecto BSF- La Farfana correspondería a un recinto destinado al estacionamiento de camiones dado que “*sectores delimitados de la superficie del proyecto se encuentran asignados en forma permanente para que ahí se apарquen camiones, según se identifica en el layout del proyecto*”. Agrega la referida resolución que “*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*”.

Además, indica la misma resolución que “*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 (...)*”.

En relación a lo manifestado por esta Superintendencia, es preciso aclarar que, tal como se ha venido señalando, el proyecto BSF-La Farfana corresponde a una **instalación destinada a**

operaciones de logística y no al “alojamiento” de camiones como lo indica la SMA, actividad que, en su sentido natural y obvio, implicaría su guardería<sup>2</sup> o depósito. En efecto, resulta conveniente tener presente que la causal invocada es clara en señalar que por “terminales de camiones” debe entenderse aquellos “*recintos que se destinan al estacionamiento de camiones*”, siendo, por tanto, la destinación del recinto el elemento fundamental al momento de evaluar la aplicación de la referida causal y no sus características constructivas.

Respecto al concepto de “estacionamiento”, en el marco del proceso de requerimiento de ingreso al SEIA REQ-019-2019, el Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante “SEA”) de la Región Metropolitana respondiendo el pronunciamiento solicitado por la SMA, por medio de su Ordinario N° 0343 de fecha 24 de febrero de 2020, dispuso que: “*sobre qué se entiende por estacionamiento, el diccionario de la Real Academia Española define tal concepto como un lugar o recinto destinado a estacionar vehículos, donde la acción estacionar, es dejar un vehículo detenido. De manera contraria, los vehículos que se sitúan en un andén estarían de manera temporal (carga y descarga) por lo que no correspondería considerarlos como estacionamiento*”.

En este sentido, y considerando la necesidad de optimización de tiempos que domina a las actividades de logística, los camiones que ingresan a BSF- La Farfana 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 su parte, cabe señalar que BSF 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, como sugiere la autoridad en su resolución. Por el contrario, por regla general, permanecen en dicho lugar por períodos acotados de tiempo a la espera de poder hacer uso de las instalaciones de carga y descarga de mercaderías.

A modo de referencia, en el siguiente gráfico se presenta un histograma del tiempo de permanencia de vehículos livianos, medianos y pesados al interior de BSF- La Farfana, durante el mes de noviembre de 2019, mes que corresponde al período de flujo más intenso del año

---

<sup>2</sup> En este sentido, el artículo 1.1.2 de la OGUC define “edificio de estacionamiento” como “el destinado a guardar vehículos motorizados y/o no motorizados” (énfasis agregado).

pudiendo ser considerado la situación más desfavorable desde una perspectiva ambiental. El gráfico fue elaborado en base a los registros de ingresos y salidas de vehículos al proyecto.

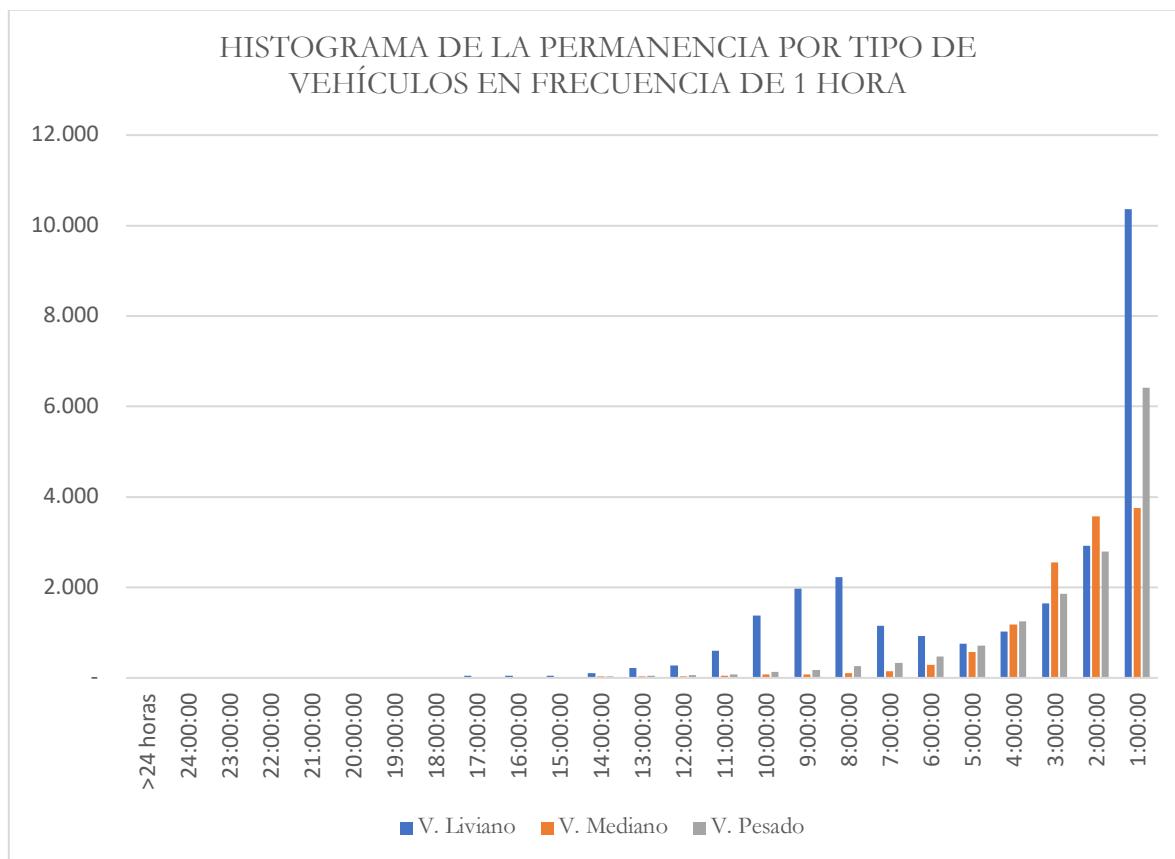


Figura 2: Histograma de la permanencia por tipo de vehículos en frecuencia de 1 hora al interior del proyecto BSF-La Farfana. Noviembre, 2019.

Como puede apreciarse, la gran mayoría de los vehículos que ingresaron a BSF-La Farfana durante el mes de noviembre de 2019 permanecieron en el recinto por solo tres horas o menos. Específicamente, del total de vehículos pesados que ingresaron a BSF-La Farfana, un 75,48% permaneció menos de tres horas en su interior. Respecto a los vehículos medianos, la cifra de vehículos que permanecieron menos de tres horas asciende al 78,82% de los casos. Los vehículos livianos también muestran una baja permanencia en el recinto, con un 64,95% de ellos permaneciendo menos de 5 horas en su interior.

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 de BSF-La Farfana, 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 muy por debajo de 50 vehículos en forma simultánea.

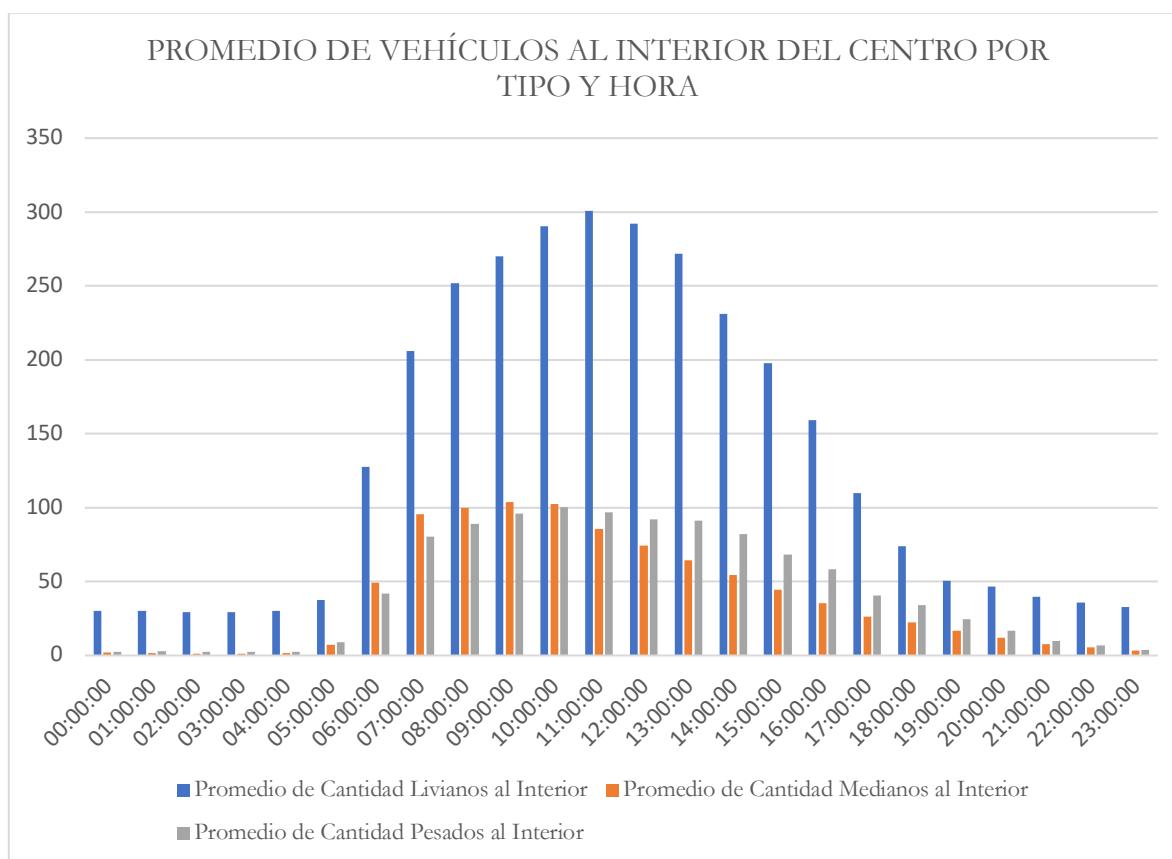


Figura 3: Promedio de vehículos al interior de BSF-La Farfana por tipo y hora.  
Noviembre, 2019.

Así las cosas, resulta evidente que la dinámica que domina las operaciones de logística desarrolladas en BSF- La Farfana es la circulación de vehículos de carga y no su detención por períodos prolongados. En otras palabras, tal como se muestra en las gráficas presentadas, los vehículos medianos y pesados llegan y rápidamente salen del recinto, característica que no comparten los lugares que efectivamente se destinan al estacionamiento o alojamiento de camiones.

Las operaciones de logística de los camiones, recientemente descritas, responde más bien a la lógica indicada en la causal de ingreso contemplada en el literal e.2 del artículo 3 del Reglamento del SEIA, asociada a las actividades de “llegada y salida” de buses.

De esta manera, si el legislador hubiese pretendido establecer una obligación de ingreso al SEIA para los centros logísticos con una dinámica de operación como aquella que ejecuta el proyecto BSF- La Farfana, hubiese adoptado un lenguaje similar al empleado en la causal de ingreso previamente indicada, que señala lo siguiente:

*“e.2 Se entenderá por terminales de buses aquellos recintos que se destinen para la llegada y salida de buses que prestan servicios de transporte de pasajeros y cuya capacidad sea igual o superior a cincuenta (50) sitios para el estacionamiento de dichos vehículos”.*

Como puede apreciarse, el literal e.2 citado se diferencia notablemente del literal e.3 del mismo artículo al entender como “terminal” de buses aquel lugar destinado a la llegada y salida de buses y no para su “estacionamiento”, en el sentido atribuido por la SMA, esto es, para el alojamiento de los vehículos por tiempo mayor al necesario para el desarrollo de sus operaciones (en el caso de los buses, el transporte de pasajeros, y para los camiones, la trasferencia de carga).

En síntesis, el proyecto BSF- La Farfana corresponde a un recinto de bodegaje destinado a las operaciones de logística de terceros, y no al estacionamiento de camiones por períodos superiores al necesario para fines de descarga o similares, cuestión que ocurre solo excepcionalmente. Por el contrario, como se ha señalado, la detención de vehículos pesados al interior del centro por tiempo indefinido dificulta y reduce la eficiencia de la operación logística.

Consecuentemente, de acuerdo con lo expuesto, la naturaleza de las instalaciones y la dinámica de las operaciones en BSF-La Farfana no se enmarcan dentro de la tipología de proyecto indicada en el literal e.3, con lo cual no se configura la causal de ingreso al SEIA identificada por esta SMA.

Con el objeto de otorgar mayor claridad a esta autoridad respecto de estas cifras, se acompaña a esta presentación un archivo con el detalle de la entrada y salida de vehículos al proyecto BSF- La Farfana.

- b) Proyectos industriales que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas (artículo 3º, literal h.2 RSEIA).

Respecto a esta causal, la SMA señala en su Res. Ex. N° 1322/2020 que el proyecto se emplaza en un predio ubicado en la Región Metropolitana, declarada Zona Saturada por material particulado respirable MP10, partículas totales en suspensión, ozono y monóxido de carbono, y Zona Latente por dióxido de nitrógeno y material particulado fino respirable MP 2,5, como concentración de 24 horas.

Por su parte, agrega que el proyecto BSF - La Farfana correspondería a una urbanización en los términos de 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**”). Esto por haberse ejecutado obras de pavimentación y ornato e instalaciones sanitarias y energéticas, al menos en parte, en el espacio público.

Por último, asevera que el proyecto tiene un destino industrial dado que las actividades y obras del proyecto BSF- La Farfana “*permiten el almacenamiento de bienes provenientes de actividades productivas*” y 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 considerarían por sí mismas como actividades de tipo productivo.

A continuación se exponen los argumentos, que en opinión de BSF, permiten sostener que sus instalaciones no constituyen un proyecto industrial y que las obras ejecutadas en dicha instalación no pueden ser consideradas como urbanizaciones, al menos en los términos contemplados en la normativa ambiental.

**(i) El proyecto BSF - La Farfana no constituye un proyecto industrial.**

Otra de las causales de ingreso al SEIA identificada por la SMA como aplicable al proyecto BSF- La Farfana corresponde a aquella contenida en el literal h.2 del artículo 3º del Reglamento del SEIA, el que requiere la evaluación de “*h) Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en 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)*”.

De la lectura de dicho literal, la tipología identificada requiere como sustrato base que el proyecto correspondiente se trate necesariamente de un “proyecto industrial”. Para estos efectos, el literal en comento, contiene una conceptualización sobre qué debe entenderse por “proyecto industrial”. Sin embargo, y tal como la propia SMA lo realiza en la Res. Ex. N° 1322/2020, el análisis de dicha conceptualización necesariamente requiere del análisis de las normas urbanísticas aplicables, concretamente la LGUC y la OGUC, situación que también ha sido indicada por el SEA en virtud del Ordinario N° 20209910245, de fecha 13 de marzo de 2020 del Director Ejecutivo del SEA que “*Instruye y uniforma criterios en relación a la aplicación de los literales g) y h) del artículo 3 del Decreto Supremo N°40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental*” (en adelante “**Instructivo SEA**”). Lo anterior por lo demás resulta plenamente consistente con las reglas de interpretación normativa contenidas en el Código Civil, concretamente el artículo 20, el que dispone que “*las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras; pero cuando el legislador las haya definido expresamente para ciertas materias, se les dará en éstas su significado legal*”.

En razón de lo anterior, y a la luz de la normativa urbanística, resulta necesario analizar y comprender los alcances de los conceptos vinculados a la industria y el bodegaje. De la lectura de una serie de disposiciones, es evidente que la normativa urbanística realiza un tratamiento diferenciado respecto de los conceptos “industria” y “bodega”.

A modo ejemplar, de acuerdo a las definiciones contenidas en el artículo 1.1.2 de la OGUC un “edificio industrial” corresponde a “*aquel en donde se fabrican o elaboran productos industriales*”, mientras que “establecimiento de bodegaje” corresponde a un “*lugar destinado al acopio de insumos o productos*”. En el mismo sentido, el inciso final del artículo 2.1.29 dispone que: “*Las instalaciones o edificaciones de infraestructura en el área rural, requerirán las autorizaciones exigidas para las construcciones de equipamiento conforme al artículo 55º de la Ley General de Urbanismo y Construcciones siempre que no contemplen procesos productivos. En caso contrario se considerarán como industria*”. Otra prueba de la diferenciación que efectúa la normativa urbanística sobre los referidos conceptos es la distinción del artículo 4.14.2, que se refiere a la calificación de establecimientos industriales o de bodegaje<sup>3</sup>.

Esa misma lógica se encuentra contenida en el artículo 2.1.28 de la OGUC, el que, reconociendo dicha diferenciación, asimila sus impactos solo para la determinación de la compatibilidad territorial con los respectivos instrumentos de planificación territorial, en el marco del concepto “actividades productivas”. Por lo que resulta evidente que el impacto a que se refiere la citada disposición es al impacto en el uso del suelo y no a otro, como podría ser el ambiental o sanitario.

Es más, si la SMA efectivamente considerase que la naturaleza de las actividades desarrolladas en BSF-La Farfana fuese industrial, habría esgrimido la pertinencia de ingreso al SEIA bajo la causal del literal k) del artículo 10 de la Ley N° 19.300 referida a “*Instalaciones fabriles, tales como metalúrgicas, químicas, textiles, productoras de materiales para la construcción, de equipos y productos metálicos y curtiembres, de dimensiones industriales*”. No obstante, en el Memorandum S/N de fecha 17 de junio de 2020 que complementa los Informes de Fiscalización Técnica DFZ-2020-321-XIII-SRCA; DFZ-2020-290-XIII-SRCA; DFZ-2020-303-XIII-SRCA; DFZ-2020-304-XIII-SRCA; y, IFA DFZ-2020-325-XIII-SRCA (en adelante “**Memorandum Complementario**”), la propia SMA reconoce expresamente que dicha causal no resulta aplicable a un proyecto de bodegaje, porque en él no se efectúan procesos productivos. En este aspecto señala lo siguiente:

“*No se incluye en el presente análisis, el referido a los literales k), y k.1) que refieren a la potencia instalada, toda vez que el análisis de dicho literal esta supedito a que la actividad a evaluada sea una instalación fabril. Lo anterior, no es el caso de Centro Laguna Sur, el cual corresponde a un centro de bodegaje y almacenamiento, en el cual no se*

---

<sup>3</sup> En el mismo sentido, dicha distinción se encuentra, por ejemplo, en los artículos 2.1.14 y 4.1.4 de la OGUC. En este último, el legislador pareciera incluso asimilar el bodegaje a una actividad comercial más que industrial.

efectúan procesos productivos (metalúrgicos, químicos, producción de material de construcción, textiles) de ninguna clase, ni tampoco refiere a una curtiembre, y por tanto no aplica su análisis bajo dicho literal.

Si bien el concepto “instalación fabril” no se encuentra recogido en la LGUC ni en la OGUC, la RAE define “fabril” como “Perteneciente o relativo a las fábricas o a sus operarios”. Por su parte, la palabra “fábrica” es definida “Establecimiento dotado de la maquinaria, herramienta e instalaciones necesarias para la fabricación de ciertos objetos, obtención de determinados productos o transformación industrial de una fuente de energía”. Es decir, el concepto “instalación fabril” se asemeja al de “edificio industrial” -ya citado- que utiliza la normativa urbanística, sin embargo, la SMA descarta catalogar al proyecto BSF-La Farfana como instalación fabril para efectos de aplicar la causal de ingreso al SEIA del literal k) del artículo 10 de la Ley N° 19.300 y, al mismo tiempo, pretende asemejar una instalación de bodegaje, en la cual no hay procesos productivos, a actividades industriales, lo que sin duda carece de lógica.

Por su parte, no debe perderse de vista que la causal de ingreso al SEIA invocada no se refiere a cualquier proyecto industrial, sino solo aquellos que se encuentran en zonas declaradas como latentes o saturadas. Por lo tanto, resulta evidente que el objeto jurídico de protección ambiental buscado por el regulador al incorporar la causal de ingreso contemplada en la letra h.2 del artículo 3º del Reglamento del SEIA es prevenir los impactos que los proyectos industriales puedan generar en la calidad del aire (para el caso de la Región Metropolitana), particularmente en aquellas zonas con niveles de latencia y/o saturación respecto de alguna de las normas de calidad ambiental vigentes.

En este contexto, resulta aún más evidente que el concepto “proyectos industriales” que utiliza la norma debe entenderse vinculado a la generación de impactos sobre la calidad del aire y no aplicarse por analogía a otros rubros que (i) no constituyen proyectos industriales en estricto sentido y (ii) que por sus características no tienen la potencialidad de generar los impactos ambientales propios de las actividades industriales.

En esta línea, a modo de ejemplo, el Decreto Supremo N° 31 de fecha 24 de noviembre de 2017 que aprueba el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana (en adelante “**PPDA RM**”), dictado para hacer frente a las declaraciones de latencia y saturación identificadas por la SMA en su Res. Ex. N° 1322/2020, emplea el concepto “establecimiento industrial” vinculándolo estrechamente con la existencia de procesos productivos que originan emisiones, residuos y/o transferencias de contaminantes. De este modo, el artículo 3º, numeral 18, del PPDA RM define “establecimiento” como:

*“Recintos o locales vinculados a un mismo **proceso productivo** en el que se realiza una o varias actividades económicas, que producen una **transformación de la materia prima o materiales empleados**; o que no produciendo una transformación en su esencia, dan **origen a nuevos productos**; y que en este proceso **originan emisiones, residuos y/o transferencias de contaminantes**; así como cualesquiera otras actividades directamente relacionadas con aquellas, realizadas o no en el mismo emplazamiento y que puedan tener repercusiones sobre la generación de emisiones, residuos y/o transferencias de contaminantes”.*

A mayor abundamiento, como ya se ha indicado, las actividades desarrolladas en el proyecto BSF- La Farfana no producen los efectos que la causal de ingreso al SEIA establecida en el literal h.2 aludida pretende prevenir, a saber, aumento en los niveles de contaminantes en zonas declaradas latentes o saturadas, sino que, por el contrario, el proyecto BSF-La Farfana 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.

Los beneficios sociales y ambientales asociados a la actividad logística han sido estudiados y recogidos en numerosos estudios internacionales. En el caso específico de las operaciones logísticas de BSF, un estudio desarrollado por el Centro de Innovación en Transporte y Logística “CITYLOG” de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales, titulado “Estudio del beneficio social de la instalación de centros logísticos multicliente en zonas urbanas. Caso de estudio Bodegas San Francisco”, confirmó la contribución de los centros logísticos a la disminución de los niveles de contaminación atmosférica.

Según indica el referido estudio que se acompaña a esta presentación, *“(...) según la experiencia internacional, los centros logísticos multicliente (CLM) reportan beneficios sociales atribuibles principalmente a la disminución de contaminantes y distancias totales recorridas”*.

Tan relevantes son los beneficios ambientales asociado a este tipo de centros que internacionalmente existen políticas públicas estatales para incentivar su desarrollo, cuestión que no ha ocurrido aún en nuestro país. El estudio también aborda la problemática de asociar la actividad logística a actividades de tipo industrial siendo que presentan evidentes diferencias que hacen desaconsejable su confusión, pues, a diferencia de las industrias, los centros logísticos corresponden a infraestructura sumamente relevante para el desarrollo armónico de las ciudades, señalando:

*“Internacionalmente, ha habido políticas estatales para favorecer la instalación y permanencia de CLM a través de subsidios, lo que no ha ocurrido en Chile. En nuestro país, con la falta de estos incentivos, la empresa privada ha desarrollado de manera íntegra el financiamiento y*

*construcción de este tipo de proyectos, siendo históricamente asociados en términos de Normativa Urbanística a Industria, no a Infraestructura de la Ciudad, castigando este tipo de inversión en lugar de reconocer sus beneficios”.*

Especificamente, respecto a los beneficios sociales generados por las operaciones logísticas desarrolladas en los centros de BSF, el estudio concluye que:

*“Los resultados de la experiencia internacional, tomando en cuenta la cartera de clientes de BSF, sugieren un gran potencial en la reducción de viajes realizados y, por tanto, en la reducción de emisiones según el tipo de vehículo que se utilice. Esto podría traducirse en beneficios sociales que rodean en promedio el 10% para el caso particular de BSF.”*

Por lo tanto, considerando las especiales particularidades de las operaciones de logística que se desarrollan en el proyecto BSF- La Farfana, es preciso destacar que estas operaciones no corresponden a actividades industriales, es decir, no contemplan procesos productivos o de transformación de materia que den origen a nuevos productos. A su vez, es importante considerar que los fines preventivos que persigue la norma invocada no son plenamente aplicables en el presente caso, pues, como se ha señalado, el proyecto no genera emisiones atmosféricas de aquellos contaminantes por los cuales la Región Metropolitana ha sido declarada zona latente y saturada, sino que todo lo contrario, contribuye a la disminución de su concentración.

Consecuentemente, en atención a que BSF- La Farfana corresponde a un centro de bodegaje y almacenamiento, donde no se llevan a cabo procesos productivos de ningún tipo, el proyecto no puede ser considerado como una actividad industrial en los términos dispuestos por la Ley N° 19.300.

**(ii) El proyecto BSF – La Farfana no ha ejecutado urbanizaciones en los términos contemplados en la normativa ambiental.**

A diferencia de lo planteado por esta Superintendencia, un análisis armónico de la normativa ambiental y urbanística aplicable al caso concreto permite sostener que las obras realizadas por BSF no pueden ser consideradas como obras de urbanización, al menos en el sentido en que es utilizado en el artículo 3 letra h.2 del Reglamento del SEIA.

Al respecto, conviene señalar que la OGUC conceptualiza la acción de urbanizar como el “ejecutar, ampliar o modificar cualquier de las obras señaladas en el artículo 134 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones que correspondan según el caso, en el espacio público o en el contemplado con tal destino en el respectivo Instrumento de Planificación Territorial o en un proyecto de loteo” (artículo 1.1.2.).

De la norma transcrita puede entenderse que solo se estará en presencia de una “urbanización” cuando se verifique copulativamente dos requisitos:

- (i) Que deben tratarse de las obras indicadas en el artículo 134 de la LGUC, y
- (ii) Que se ejecuten en:
  - a. El espacio público existente.
  - b. Al interior de un predio en las vías contempladas en el proyecto de loteo, o
  - c. En un área que se encuentra afecta a utilidad pública por el Instrumento de Planificación Territorial respectivo.

De la revisión del Memorandum Complementario puede constatarse que las supuestas obras de urbanización realizadas por BSF se habrían ejecutado “*en el espacio contemplado para uso público dentro del terreno donde se emplazan*”, situación que supone la existencia de un proyecto de loteo, hipótesis que no se verifican en el caso en comento.

Al respecto, el Memorandum Complementario asume la existencia de un loteo por el mero hecho de que el proyecto BSF-La Farfana se emplaza en predios con distintos roles, equiparando erradamente el concepto de “subdivisión” del terreno con el de “Loteo”.

El concepto de “loteo de terrenos” se encuentra definido en el artículo 1.1.2. de la OGUC como aquel “*proceso de división del suelo, cualquiera sea el número de sitios resultantes, cuyo proyecto contempla la apertura de nuevas vías públicas, y su correspondiente urbanización*”.

Así, el concepto de loteo se contrapone al de “subdivisión” que es conceptualizado en la misma norma citada como el “*proceso de división del suelo que no requiere la ejecución de obras de urbanización por ser suficientes las existentes, cualquiera sea el número de sitios resultantes*”.

De esta manera, considerando que esta misma autoridad concluyó que lo que existía en el proyecto BSF - La Farfana correspondía a una subdivisión de suelo, la que además no ha sido ejecutada por BSF (situación aceptada por esta autoridad<sup>4</sup>) y no un loteo, no resultaría procedente la ejecución de obras de urbanización por lo que solo cabe concluir que las obras ejecutadas no pueden ser consideradas como “urbanizaciones”.

Ahora bien, en el caso específico de las vías públicas en las que efectivamente podrían ser consideradas como obras de urbanización no vinculadas a un loteo, éstas no pueden ser

---

<sup>4</sup> Al respecto, el Memorandum Complementario dispone “*Dado que el terreno donde se emplaza el Centro La Farfana se compone de roles distintos, otorgados por el SII tras la subdivisión o loteo, es posible afirmar que existió una subdivisión del terreno, sin que se haya corroborado que esta haya sido efectuada por el titular*”

consideradas como “urbanización” para efectos de determinar la obligación del proyecto BSF-La Farfana de ingresar al SEIA. En efecto, para el presente análisis es preciso tener a la vista los criterios contenidos en el Instructivo SEA, el cual analiza el concepto de “urbanización” para efecto de la aplicación de las causales de ingreso al SEIA de los literales g) y h) del artículo del artículo 3º del Reglamento del SEIA.

El Instructivo SEA indica respecto la forma en que debe comprenderse el término “urbanización” contenido en el literal g.1 del artículo 3º del Reglamento del SEIA, lo siguiente:

*“En este punto, debemos señalar que, el entendimiento del concepto ‘**urbanización**’, debe realizarse a la luz de lo dispuesto en el artículo 1.1.2 OGUC y artículo 134 de la Ley General de Urbanismo y Construcción (“LGUC”) considerando entonces la definición en estas materias que le ha dado el regulador. De esta forma, corresponderá a ‘urbanización’, la ejecución de las ‘obras de pavimentación 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’. Cabe señalar que la enumeración de estas obras debe entenderse copulativamente, es decir, el proponente o titular contempla la realización de todas las obras antes descritas”.*

En base a este criterio asentado por el SEA en el instructivo dictado especialmente al efecto, para que un proyecto pueda ser considerado una “urbanización” éste debe comprender la **ejecución copulativa de las obras de urbanización señaladas en el artículo 134 de la LGUC**, según se infiere del tenor literal de dicho artículo, por lo que la sola pavimentación de una calle, sin que se verifiquen las demás obras indicadas en el artículo 134 referido, no es suficiente para catalogar a un proyecto como una “urbanización” para efectos de determinar su ingreso al SEIA.

Este criterio es del todo lógico pues lo que busca la referida causal es establecer una obligación de sometimiento al SEIA para aquellos proyectos de urbanización propiamente tales, es decir, en los cuales el propietario efectivamente busca habilitar un predio, realizando para ello cada una de las obras establecidas en el artículo 134 de la LGUC, necesarias para que un predio pueda entenderse urbanizado.

En cambio, el proyecto BSF-La Farfana no tiene por objeto la urbanización de un predio en esos términos, por lo que las obras aisladas de pavimentación que se desarrollaron en el espacio público no pueden ser consideradas por sí solas como un proyecto de “urbanización” en los términos planteados en el Reglamento del SEIA, siendo meramente accesorias al proyecto logístico y de bodegaje que desarrolla BSF.

Por su parte, si bien el extracto del Instructivo SEA citado se enmarca en el análisis del concepto “urbanizar” contenido en el literal g.1 del artículo 3° del Reglamento del SEIA, el criterio establecido es perfectamente aplicable al concepto “urbanización” contenido en el literal h.2 del mismo artículo. En efecto, los literales g.1 y el h.2 se refieren a las “urbanizaciones” en términos muy similares, de hecho, el literal g.1.3 es casi idéntico al h.2, con excepción de la superficie considerada:

“g.1.3. Urbanizaciones y/o loteos con destino industrial de una superficie igual o mayor a treinta mil metros cuadrados (30.000 m<sup>2</sup>)”.

“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)”.

La normativa ambiental no define el concepto “urbanización” por lo que, en ambos casos, su entendimiento debe realizarse a la luz de lo dispuesto en la normativa urbanística, como señala correctamente el Instructivo SEA. Así, dado que no se vislumbran motivos para dar un tratamiento distinto al concepto “urbanización” contenido en el literal h.2 señalado, el análisis contenido en el Instructivo SEA respecto al concepto “urbanizar” debe entenderse plenamente aplicable a dicha causal.

En virtud de todo lo expuesto, dado que BSF-La Farfana corresponde a un centro de bodegaje y almacenamiento donde no se realizan procesos industriales, no resulta aplicable la causal h.2 del artículo 3° del Reglamento del SEIA. A mayor abundamiento, las actividades ejecutadas por BSF-La Farfana no pueden ser consideradas como “urbanizaciones” en los términos contemplados en la referida causal.

#### **IV. Precisiones respecto al Informe de Fiscalización DFZ-2020-303-XIII-SRCA.**

Sin perjuicio de lo ya expuesto, cabe señalar que el Informe de Fiscalización DFZ-2020-303-XIII-SRCA (en adelante “Informe de Fiscalización”) que obra en el expediente digital del procedimiento REQ-026-2020, contiene una serie de imprecisiones que resulta conveniente aclarar.

a) Confusión conceptual entre “estacionamientos” y “andenes de carga y descarga”.

El Informe de Fiscalización señala en su página 7 que “revisadas las imágenes satelitales disponibles en Google Earth, se ha constatado que el proyecto inicio su construcción en el año 2008 finalizándola en el año 2018, con un total de 17 naves de almacenamiento (Imagen N°1), y que este posee una superficie total de 86,15 hectáreas aproximadamente (Imagen N° 2). Del mismo análisis, es posible identificar, al menos, 314

**estacionamientos** de vehículos pesados (camiones) distribuidos en distintos sectores dentro del Centro Logístico La Farfana (Imágenes N° 3, 4 y 5)”.

No obstante, el análisis contenido en el referido informe es impreciso pues el proyecto BSF- La Farfana no cuenta con 314 estacionamientos de vehículos pesados como se sugiere, sino que con 140 sitios, los cuales, como ya se ha demostrado, se encuentran destinados a complementar las operaciones logísticas desarrolladas en el centro y no a la guardería, depósito o alojamiento de camiones por períodos indefinidos de tiempo o de manera desvinculada de las operaciones de carga y descarga de mercaderías.

Asimismo, el Informe de Fiscalización parece asimilar los estacionamientos de camiones con los andenes de carga y descarga, siendo estos últimos infraestructura para la transferencia de mercadería y no para estacionar en el sentido natural de la palabra. Esta diferencia es reconocida por el SEA en diversas resoluciones y por la propia SMA en su Res. Ex. N° 1322/2020.

Como ya fue explicado anteriormente, según lo señalado por el SEA de la Región Metropolitana el concepto de “estacionamiento” debe entenderse “*como un lugar o recinto destinado a estacionar vehículos, donde la acción estacionar, es dejar un vehículo detenido. De manera contraria, los vehículos que se sitúan en un andén estarían de manera temporal (carga y descarga) por lo que no correspondería considerarlos como estacionamiento*”.

Por su parte, la Res. Ex. N° 1322/2020 señala respecto a sectores supuestamente destinados al estacionamiento de camiones, que estos corresponden a “*sectores delimitados 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*”, distinguiendo luego entre estacionamientos y andenes, indicando “*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*”.

De este modo, la forma en que se calcula el número de estacionamientos de camiones en el Informe de Fiscalización no es armónica con la distinción de andenes de carga y descarga y estacionamientos de camiones que la propia Res. Ex. N° 1322/2020 reconoce, pues resulta evidente que los camiones que se muestran en las imágenes presentadas en el Informe de Fiscalización se ubican al frente de las bodegas, en los andenes destinados a operaciones de carga y descarga.

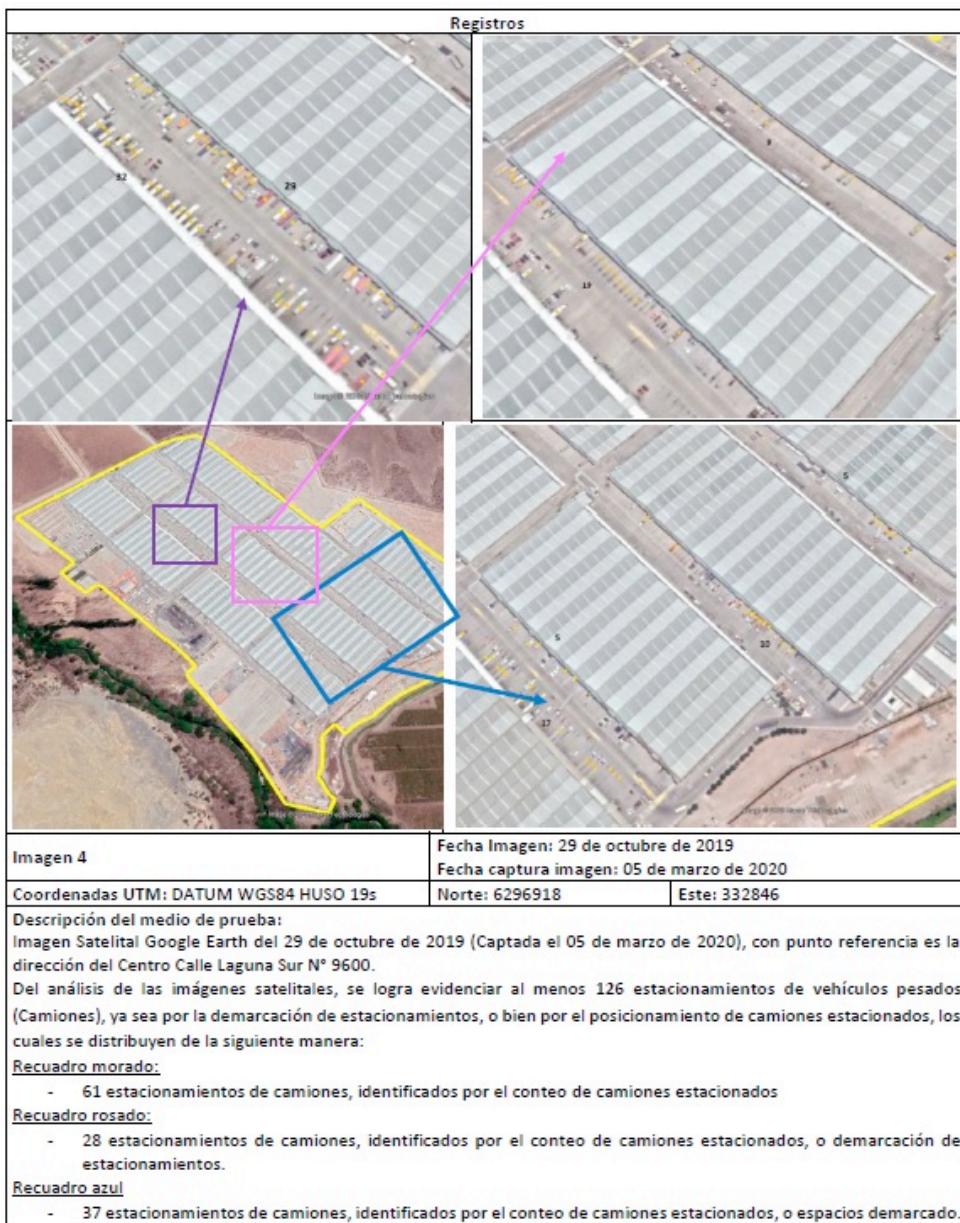


Figura 4: Informe de Fiscalización, p. 11. Identifica erróneamente los andenes de carga y descarga como estacionamientos de camiones.

Además, para efectuar el cálculo de los estacionamientos de camiones, el Informe de Fiscalización recurre a imágenes satelitales que solo permiten conocer el número de camiones al interior de BSF-La Farfana en un instante en particular, sin que sea posible evaluar a través de dichas imágenes el tiempo de permanencia de dichos vehículos de carga en el lugar, por lo que no es un mecanismo idóneo para evaluar si los vehículos permanecen estacionados por un tiempo mayor al necesario para efectuar operaciones de carga y descarga. Por el contrario, las estadísticas sobre ingreso y salida de vehículos presentadas en este informe confirman que, en la gran mayoría de los casos, los vehículos de carga que ingresan al recinto lo hacen por el tiempo estrictamente necesario para efectuar operaciones de transferencia de mercaderías.

- b) Inconveniencia de la comparación del proyecto BSF-La Farfana con otros proyectos del titular.

El Informe de Fiscalización indica en su página 7 “*Adicionalmente, señalar que, revisado la página del Servicio de Evaluación Ambiental, se ha constatado que el titular Bodegas San Francisco Ltda., posee un proyecto calificado ambientalmente en la región de la Araucanía (“Ampliación Centro Logístico Temuco”, RCA N°27/2019) y ha presentado una carta de pertinencia ante la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región metropolitana (Pertinencia “Bodegas y Centro de Distribución” presentada el 27/07/2011, ID SEA 2129757689), ambos por proyectos de similares características, y por tanto, es dable concluir se encuentra en conocimiento de las obligaciones ambientales que recaen sobre su proyecto”*

Respecto a esta aseveración es necesario indicar que, pretender comparar otros proyectos de BSF con el Proyecto BSF-La Farfana resulta inconveniente, tanto desde una perspectiva factual como jurídica. En primer lugar, los referidos proyectos, si bien corresponden a un mismo rubro, difieren en cuanto a sus dimensiones, instalaciones, características e incluso ubicación, por lo que no es posible concluir la pertinencia de ingreso del Proyecto BSF-La Farfana en base a ellos.

Así, el Proyecto “*Ampliación Centro Logístico Temuco*” se ubica en la Región de la Araucanía y fue sometido a evaluación ambiental por la causal del literal g) del artículo 10 de la Ley N° 19.300 “*Proyectos de desarrollo urbano o turístico, en zonas no comprendidas en alguno de los planes evaluados según lo dispuesto en el Párrafo 1 Bis*”, y no por alguna de las causales imputadas a BSF-La Farfana en la Res. Ex. N° 1322/2020.

En este mismo sentido, el proyecto “*Bodegas y Centro de Distribución*” presentado al SEA de la Región Metropolitana mediante consulta de pertinencia de fecha 27 de julio de 2011, correspondía a un proyecto con características diferentes al de BSF-La Farfana. En efecto, la Resolución Exenta N° 1724 del 31 de agosto de 2011 del Director Regional del SEA de la Región Metropolitana calificó al proyecto como un “*proyecto de equipamiento que se desarrollará en una superficie superior a 7 hectáreas*” señalando que, en base a la información proporcionada, le sería aplicable la causal del literal h.1 del artículo 3º del Reglamento del SEIA, el cual indica “*h.1. Para los efectos del inciso anterior se entenderá por proyectos inmobiliarios aquellos conjuntos que contemplen obras de edificación y/o urbanización cuyo destino sea habitacional y/o de equipamiento, y que presenten alguna de las siguientes características*”, sin hacer aplicable la causal del literal h.2 del mismo artículo que se le imputa a BSF-La Farfana en el Informe de Fiscalización.

Es decir, los citados proyectos presentan marcadas diferencias con el proyecto BSF-La Farfana las cuales se reflejan, entre otros aspectos, en que no se enmarcan exactamente en las mismas causales de ingreso al SEIA. De este modo, resulta inapropiado aseverar la pertinencia de ingreso de un proyecto en base a las particularidades de otro distinto, pues se deben estudiar las

características de cada proyecto de forma individual para determinar si éste debe o no someterse al SEIA. Es por esta razón que tanto las consultas de pertinencia como los Estudios y Declaraciones de Impacto Ambiental deben referirse a un proyecto en particular y no en términos genéricos o abstractos a un rubro o actividad.

**V. PETICIÓN.**

En virtud de lo expuesto y lo dispuesto en la Ley N° 20.417 Orgánica de la SMA, Ley N° 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente y las demás disposiciones que resulten aplicables, al Señor **JEFE DE LA DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN, RUBÉN VERDUGO CASTILLO** respetuosamente solicito, tener por evacuado el traslado conferido en tiempo y forma y, en definitiva, se descarte la hipótesis de elusión levantada en virtud de la Res. Ex. N° 1322/2020.

**VI. SOLICITA RESERVA DE LA INFORMACIÓN QUE INDICA.**

Atendido que los documentos que se acompañan en los puntos 2 y 3 del siguiente acápite, referidos a contrato de arrendamiento y registros de patentes de vehículos, corresponden a instrumentos comerciales de carácter reservado y a datos personales de terceras personas, al Señor **JEFE DE LA DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN, RUBÉN VERDUGO CASTILLO** solicito, sírvase a ordenar la reserva de la información acompañada en los puntos 2 y 3 del siguiente acápite, conforme al artículo 30 de la Ley N° 20.417 Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente.

**VII. ACOMPAÑA DOCUMENTOS.**

Sírvase Señor **JEFE DE LA DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN, RUBÉN VERDUGO CASTILLO**, tener por acompañados los siguientes documentos en formato electrónico, los cuales pueden ser descargados desde el enlace a la plataforma de transferencia de archivos We Transfer: <https://wetransfer.com/downloads/afb0fac468228f99a18f9a8a86e093d220200917153451/3307a53a33e1223aa2cac86c76416bef20200917153511/c415c5>.

1. Informe Final denominado “Estudio del beneficio social de la instalación de centros logísticos multicliente en zonas urbanas. Caso de estudio Bodegas San Francisco, preparado por el Centro de Innovación en Transporte y Logística, de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales.
2. Contrato de arrendamiento de bodegas vigente que incluye las cláusulas tipo que impiden el desarrollo de actividades productivas y el almacenamiento de sustancias peligrosas dentro del Centro Logístico.

3. Planilla Excel con la información que respalda los datos de estadía de vehículos en el proyecto BSF- La Farfana.

#### **VIII. INFORMACIÓN DE CONTACTO QUE INDICA.**

Sírvase el Señor **SUPERINTENDENTE DEL MEDIO AMBIENTE**, don **CRISTÓBAL DE LA MAZA GUZMÁN**, tener presente la siguiente información de contacto en caso de presentarse dificultades para la descarga de los archivos desde la plataforma de transferencia electrónica:

- Nombre completo: Felipe Arévalo Cordero.
- Teléfono de contacto: 998864741.
- Correo electrónico: [felipe.arevalo@ppulegal.com](mailto:felipe.arevalo@ppulegal.com).

#### **IX. PERSONERÍA.**

Sírvase Señor **JEFE DE LA DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN, RUBÉN VERDUGO CASTILLO**, tener presente que el poder por medio del cual actuó en representación de **BODEGAS SAN FRANCISCO LIMITADA**, consta de la escritura pública otorgada con fecha 15 de mayo de 2020, en la Notaría Pública de Santiago de don Humberto Quezada Moreno, documento que fue acompañado en presentación de fecha 27 de agosto de 2020.



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Felipe Arévalo". Below the signature is a handwritten file number "15.373.445-3".